ДБ
430
Ч34

Чевердин А.Ф.
"1905 и 1917 г.г.
на
Днепре"
М., 1926.

Дб
430
т 34

А. Ф. ЧЕВЕРДИН

1905 и 1917 гг. на Днепре

МОСКВА 1926

ДБ
430
Ч34

323.2

А. Ф. ЧЕВЕРДИН

1905 и 1917 г.г.

на Днепре

55907
522

РИО ЦК ВОДНИКОВ
МОСКВА—1926

СРОК ВОЗВРАТА КНИГИ.

Государственная историческая библиотека

ОТ АВТОРА.

Настоящие очерки представляют собою краткий обзор исторических событий среди рабочих-водников Днепровского бассейна в революционные периоды 1905 и 1917 гг., а также сведения, имеющиеся в нашем распоряжении о возникновении профессионального союза и его развитии.

Несомненно, что эти очерки не исчерпывают собою всех многочисленных фактов и различных отдельных революционных эпизодов.

Мы здесь печатаем все то, что можно было собрать и что еще не уплыло окончательно из памяти.

Очевидно, в будущем будет собрано много дополнительных данных, относящихся к этим периодам, а также будут издаваться воспоминания отдельных участников, и таким образом будет пополняться материалами история революционного и профессионального движения среди водников.

Можно надеяться, что настоящая книга послужит началом для целого ряда изданий, посвященных истории нашего союза, воспоминаний участников революционных событий и профессионального движения среди речников и моряков на Украине.

Большую помощь в собирании материалов и личными воспоминаниями оказали: В. Вакар, З. Пекуровский, М. Синельников, Е. Буслов, А. Голомшток и др.,—в особенности тов. Вакар, предоставивший материалы и документы, относящиеся к 1905 году,—которым и выражаю мою глубокую благодарность.

Чевердин.

ПРЕДВАРИТЕЛЬНЫЙ ОБЩИЙ ОБЗОР.

Революционное движение среди рабочих—днепровских речников находится в тесной связи с общим революционным движением рабочего класса.

Развитие капитализма в России, рост фабрично-заводской промышленности и механизированного транспорта являются общими условиями роста армии пролетариата и целиком относятся к югу России—Украине.

Условия труда и общность экономических интересов наемных рабочих способствуют проявлению классовой пролетарской сознательности среди рабочих и сплочению их в борьбе против имущего класса—эксплоататоров.

Механизация речного судоходства и концентрация пароходных предприятий, приведшие к возникновению на Днепре уже к 1900 году крупных капиталистических пароходных обществ и компаний, с механически оборудованными крупными судоремонтными пунктами (затонами), создали базу концентрации квалифицированных рабочих-речников в части производственных кадров, судовых команд и судоремонтных рабочих, представляющих собою вполне тип промышленных рабочих.

Тяжелые условия труда и весьма низкая заработная плата при существовавших тогда поборах маклеров, бывших обязательными посредниками по найму и перемещению рабочей силы в пароходствах, революционизировали массы речников и делали их чуткими к призывам социа-

листических партий на борьбу с капиталом и предпринимателями.

Революционные выступления рабочих на юге во время забастовочного движения 1903—1905 гг. уже втянули в это движение черноморских моряков и днепровских речников, принявших участие в политических выступлениях пролетариата и экономической борьбе за повышение материального уровня жизни.

В те годы профессионального союза у речников еще не было. Борьбой рабочих и их выступлениями руководили социалистические партии, главным образом, социал-демократы.

В 1905—1907 гг. это руководство осуществлялось партией в г. Киеве, например, через организатора, пропагандиста-большевика т. Стефана. Участие в революционных выступлениях т. Стефана явилось той школой, которая способствовала развитию классового самосознания рабочих и поставила задачу создания профессионального об'единения для защиты экономических интересов.

Зародившийся в условиях полицейского режима профессиональный союз на Днепре был легализован в 1907 году на основании закона 4 марта 1906 г.

Репрессии, обрушившиеся на профессиональные союзы и передовых революционных рабочих в годы реакции, привели к упадку союза и почти к полному его замиранию вплоть до революции 1917 года, когда свержение царского самодержавия создало благоприятные условия для развития профессиональных союзов.

Но было бы большой ошибкой не отметить те особые условия юга, в которых профессиональным союзам приходилось вести

борьбу и развиваться на протяжении ряда лет гражданской войны и революции 1917 года

С момента февральской революции, за весь период. 1917—1920 гг. гражданской войны, до полной победы Советской власти на Украине, профессиональные союзы пережили свои особые этапы развития, и мимо них нельзя никоим образом пройти.

Позже мы будем иметь возможность подробно ознакомиться с ними, но здесь мы считаем необходимым напомнить о них, чтобы каждый, кому мало известна украинская обстановка, в особенности за период с февральской революции 1917 года, мог бы легче ориентироваться в тех событиях, которые нам предстоит осветить в намеченной работе. В этом, по нашему мнению, заключается то, что должно помочь понять и оценить все происходящее в развитии нашего союза с момента революции 1917 года.

Дело в том, что во время царского самодержавия трудящиеся массы Украины испытывали не только экономический и политический гнет, но, подобно другим народам, входившим в состав бывшей Российской империи, и национальный гнет. И если в период до свержения самодержавия всех об'единяло стремление свергнуть царский деспотизм, отодвигавшее на задний план националистические тенденции, то после февральской революции эти тенденции встали во весь рост.

Сейчас, после 8-летнего существования Советской власти, каждому рабочему понятна историческая роль пролетариата. Для каждого рабочего является бесспорным то положение, что перед рабочими Украины и профессиональными союзами в их экономической и политической борьбе не может быть каких-либо особых задач, кроме

тех общих классовых задач и принципов, которые стоят не только перед рабочим классом СССР, но и перед рабочим классом всего мира. Но еще после февральской революции 1917 года буржуазия при помощи националистических лозунгов стремилась использовать в своих классовых интересах массы рабочих, благодаря их отсталости и непониманию своих классовых задач.

Сейчас же после февральской революции Украина бнаружила тенденции отделения от России и образования самостоятельного государства. Украинская буржуазия старалась при помощи социал-националистов увлечь за собой трудящиеся массы Украины. Гнет царизма подготовил почву для национальной вражды, которая затем разжигалась украинской буржуазией и использовалась ею против революции, против рабочего класса в своих контр-революционных целях. Шовинизм охватил порядочную часть отсталых, малосознательных рабочих, не говоря уже о других, мелкобуржуазных слоях населения, и заслонял собою подлинно революционные задачи, которые ставились всем ходом революции.

> „С первого дня революции украинских с.-д. захлестнула волна национализма. Основным вопросом для У. С.-Д. становится „независимая Украина", а не об'единение всех пролетарских сил России. На апрельской конференции украинских эсдеков господствует шовинистическая интеллигенция. Со времени февральской революции УСДРП превращается в контр-революционную силу и становится главным виновником того, что Украина на ряд лет становится гнездом контр-революции. Центральная рада и генеральный секретариат—создание УСДРП". („Краткая история КП(б)У"—В. Михайлов).

Последовавшая затем Октябрьская революция и установление Советской власти усилили эти стремления буржуа-

зии и социал-шовинистов вплоть до открытого призыва немецко-австрийских войск, в задачу которых входило, по мысли центральной рады, подавление пролетарской революции и закрепление самостоятельности украинской буржуазной державы.

Так представляли себе австро-германскую оккупацию центральная рада, возглавляемая проф. Грушевским, и ее генеральный секретариат (кабинет министров). Но совсем другие виды были у оккупантов—немцев и австрийцев. Н. И. Шраг в своих „Экономических предпосылках интервенции Антанты на Украине" пишет:

> „...Интервенция, не антантская, а центральных государств, в первую очередь преследовала не далекие империалистические цели, а жизненную необходимость выкачивания из Украины всех тех продуктов питания и сырья, в которых так нуждались истощенные центральные государства. Вообще говоря, в тех прямых и более близких целях, какие преследовали на Украине различные интервенты, имелись определенные различия". („Черная книга"—Н. И. Шраг).

Это — в первую очередь, а во вторую — совсем вырвать из состава бывш. Российской империи украинскую территорию, с целью присоединения к своим империям.

> „Идеологи „Drang nach Osten" серьезно задумывались над тем, чтобы вырвать украинскую территорию из состава б. Российской империи. Уже до войны встречаются на это намеки у некоторых более экспансивных немецких империалистических публицистов. Во время войны рорбаховские планы становятся явными. Германия и Австрия серьезно конкурируют в своих претензиях на присоединение хотя бы правобережной Украины к своим империям. У некоторых авторов находим указания на стремление создания конфедерации, которая охватывала бы Гер-

манию, Австро-Венгрию, балканские государства, Турцию, Украину и простиралась от Немецкого моря до Персидского залива. И недаром немецкие и австрийские войска в своих стратегических военных планах ставили чуть ли не первоочередной задачей занятие Киева. И недаром эти два государства всеми силами содействовали у себя организации „Союза освобождения Украины" из военнопленных украинцев. И недаром эти два государства выступили первыми интервентами на Украине во время правительств центральной рады и гетмана". („Черная книга"—Н. И. Шраг).

Эти империалистические замыслы вряд ли не были известны политикам из центральной рады, но последняя все-же пошла на соглашение с австро-германцами относительно оккупации, из боязни пролетарской революции. Государства Антанты (Франция, Англия) в свою очередь имели свои империалистические планы в отношении Украины и др. окраинных территорий бывш. России. Име нужен был вывоз хлеба, угля, нефти, сырья, а такж. нужен был и рынок для сбыта своих фабричных изделий

„Весьма характерен состав вывоза центральных государств из Украины в 1918 году. По 28 ноября 1918 г. включительно, центральные государства вывезли из Украины 9,3 тыс. вагонов хлеба, 23,2 тыс. вагонов продуктов потребления и 4,6 тыс. вагонов сырья. Эти данные, собранные на основании сведений немецкой железнодорожной централи, не включают вывоза по так называемым „военным перевозкам". („Черная книга"—Н. И. Шраг).

Поэтому антантовские оккупанты на юге, соответственно своим потребностям, создали сферы влияния. Франция, которой нужны были в первую очередь хлеб и уголь, предприняла оккупацию Украины; Англия—Кавказа, где имелась необходимая для нее нефть.

„Франция больше всего облюбовала металлургию и угольную промышленность Украины,—нам будет понятно, почему именно она первая повела наступление на Украину, в то время как Англия, только помогая ей, главным образом интересовалась Кавказом. Кавказская нефть—фактическая причина поддержки Англией и верным ее слугою, вторым Интернационалом, всех грузинских авантюр". („Черная книга").

Кроме того, оккупация Украины была необходима Антанте, как база военных сил для свержения Советской власти в России и восстановления частной собственности, так как французскими и английскими капиталистами были вложены крупные капиталы в промышленность России и, в частности, на Украине. По своему историческому положению Украина представляла выгодную территорию для внутренней и внешней контр-революции в стратегическом отношении, благодаря непосредственному соседству с окружающими западными буржуазными государствами, почему и была превращена в плацдарм военных действий против Советской России.

Таковы в общих чертах мотивы, которые побуждали с одной стороны Германию и Австрию, а с другой—Францию к военному вмешательству во внутренние дела России и военной оккупации Украины.

За время революции Украина пережила—австро-германскую и французскую оккупацию, гетманщину (монархия), длительную и упорную гражданскую войну (Деникин, Врангель, Каледин), погромы и резню, партизанщину, кровью залившую землю и напоминавшую по своим размерам и жестокости времена Гонты и Железняка и даже превзошедшую их по своей продолжительности, тянувшуюся 1918, 1919, 1920 и отчасти 1921 гг.

С момента Брестского мира до 1920 г. (т.-е. до окончательного установления на Украине Советской власти) профессиональным союзам приходилось работать в условиях капиталистического строя, тогда как в Центральной России союзы росли и развивались на базе существующего советского строя.

Работа и методы борьбы союзов на Украине в этот период носили отпечаток общего политического положения.

Все-же соотношение сил было таковым, что контр-революция оказалась побежденной. В 1920 г. были ликвидированы остатки белогвардейщины на Украине и повсеместно прочно установлена Советская власть. С этого же времени установилась прочная экономическая и политическая связь с РСФСР, и УССР стала составной частью Союза Советских Социалистических Республик. Украина, на которую так много надежд возлагала отечественная и международная контр-революция, не оправдала их.

В чем кроются экономические причины краха контр-революции на Украине?

Украина, будучи земледельческой страной, с развитием капитализма в России, стала в то же время промышленным районом в составе бывшей империи.

В довоенное время на Украине добывалось по отношению ко всей добыче в бывшей России:

1. Топлива, необходимого для всей промышленности бывш. Европейской России . . 51%
2. Руды 72%
3. Чугуна 70%
4. Железа и стали 60%
5. Валовой продукции фабрикатов и полу фабрикатов 24,3%

И плюс к этому жел.-дор. и водный транспорт. У нас нет под руками цифровых данных о количестве рабочих занятых в промышленности и на транспорте отдельно по Украине; но надо полагать, что из общего количества свыше 10 мил. всех рабочих бывш. Российской империи, промышленных, сельско-хозяйственных и транспортных, в 1917 г. на долю Украины приходилась порядочная армия пролетариата. Эксплоатируемые молодым капитализмом массы были той основной силой, на которую опиралась революция.

Революционные настроения безземельного и малоземельного крестьянства и батрачества, которое так же безжалостно эксплоатировалось помещиками и зажиточными кулаками, способствовали союзу между рабочими и крестьянами в общей борьбе против контр-революции, против помещиков и капиталистов.

Эти предпосылки об'ективно создавали революционную ситуацию на Украине и решили исход борьбы с контр-революцией как внутренней, так и внешней. Эти же предпосылки в основном относятся и к более раннему периоду революционного рабочего движения на Украине, к 70—90-м гг., в частности, к возникновению „Южно-русского рабочего союза".

Таким образом, мы хотим сказать, что Украина, которая видела свое спасение в Союзе Советских Социалистических Республик, на протяжении ряда лет была об'ектом интриг и военных авантюр западных империалистических держав против Советской России, против революции.

Рабочее движение на Украине всегда шло и развивалось в ногу со всем российским рабочим движением, но в темпе своем зачастую отставало, в виду перечис-

ленных трудностей, осложнявших борьбу. С окончательной победой Советской власти и вхождением в СССР, выравнялось также и профессиональное движение в организационном и идеологическом отношениях. Уже в начале 1919 года, после ухода немцев и свержения гетмана, профессиональные союзы Украины слились целиком и полностью с российскими профессиональными союзами, приняли единый устав и единые организационные формы.

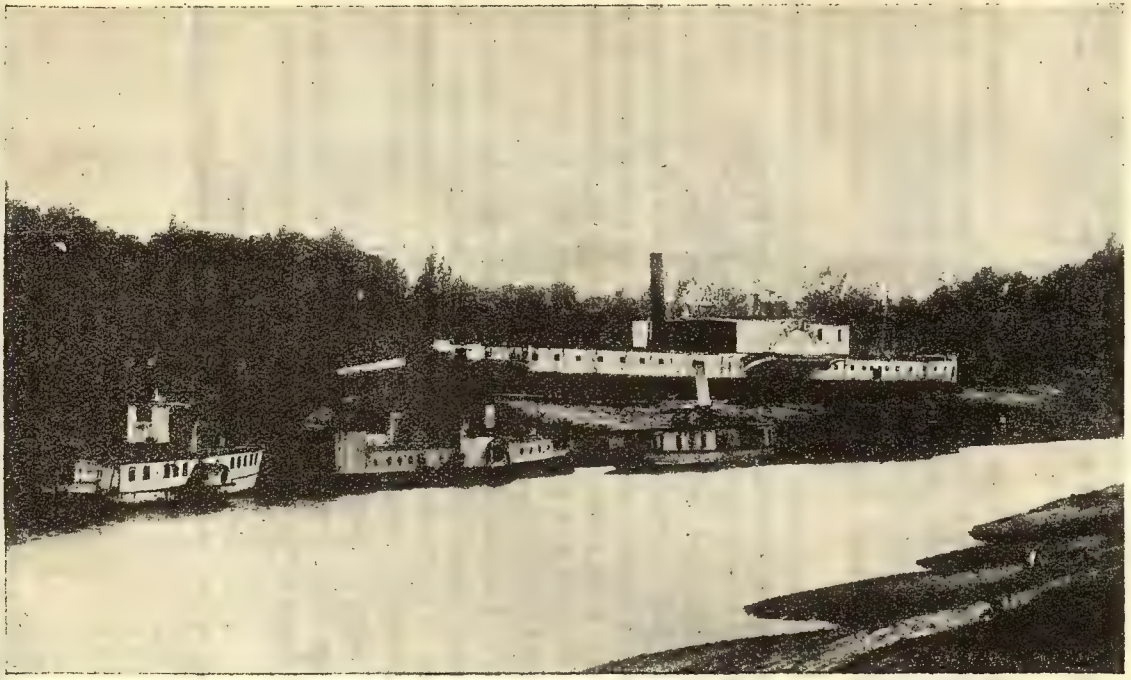
1905 год

Участие днепровских водников в революционном движении 1903-1905 гг.

Капиталистическая эксплоатация 900-х годов коснулась также днепровских речников. „Пароходное общество по Днепру", товарищество „Буксир" и др. более мелкие судовладельцы при довольно низком заработке безжалостно эксплоатировали рабочих. Судовые команды и рабочие пароходных мастерских по ремонту флота, являясь квалифицированной рабочей силой, составляли значительную для того времени группу пролетариата и привлекали внимание социалистических партий и в особенности социал-демократов. Партийные организации вели пропаганду среди водников в Киеве, главном пункте сосредоточения судовых команд и рабочих мастерских. Для Труханова Острова выделялись специальные пропагандисты, которые уже в 1902-1903 гг. распространяли заграничные издания—„Рабочее Дело", „Искру", печатные брошюры и прокламации. В 1905-1907 гг. среди речников работали большевики.

К сожалению, в нашем распоряжении имеется немного документов, относящихся к этой эпохе *). Но в настоящее время мы еще имеем живых свидетелей прошлых событий, о которых ниже идет речь,—и по их личным воспоминаниям, как участников, а также на основании доку-

*) Серию печатаемых ниже документов бывшего охранного отделения предоставил нам В. В. Вакар, работник Верхне-Днепровского районного комитета нашего союза.



Труханов Остров (первый затон) в 1905 году.

ментов бывшей охранки, сохранившихся в архивах, мы сможем восстановить некоторые моменты массовых революционных выступлений.

Первым довольно ярким выступлением речников в Киеве были забастовки 1903 и 1905 годов. В это время профсоюзной организации еще не было, и выступлениями руководили социалистические партии. В 1907 году забастовка возникла в момент организации профессионального союза, и под руководством правления союза уже самостоятельно разрабатывались требования предпринимателям.

В тексте секретного сообщения черниговского губернского жандармского управления от октября 1902 г. на имя начальника киевского губ. жандармского управления говорится, что „по полученным совершенно секретным сведениям на Трухановом Острове (г. Киев), где сосредоточены разные мастерские, принадлежащие пароходному обществу, будто бы находится тайная типография киевского комитета РСДРП".

Типография, о которой говорится в сношении охранки, как будто обнаружена не была. Допускается предположение, что такой типографии вовсе не было в том месте, но этот документ с несомненностью указывает на то, что агентами охранки установлена была работа революционеров на Трухановом Острове (ныне I затон пароходства), что целиком подтверждается фактом забастовочного выступления в 1903 году.

Здесь мы еще должны заметить, что водники Нижнего Днепра во время забастовок черноморских моряков 1903—1904—1906 гг. принимали участие в выступлениях. Центром судовых команд и мастерских пароходных обществ был г. Херсон, который имел одесские пароходные линии.

Водники Нижнего Днепра (Херсон-Александровск)—преимущественно квалифицированные моряки, плавающие на судах черноморского каботажа и дальнего плавания. Так как судовые команды часто переходят с одного судна на другое, то они из года в год попадают на суда различных пароходных линий. Кроме того, на судах речной флотилии РОП и Т, обслуживавших товаро-пассажирскую речную линию Херсон - Александровск, плавали также преимущественно моряки, плававшие на морских судах внутренних и заграничных линий. Поэтому многие водники Нижнего Днепра, из числа судовых команд, персонально принимали участие в забастовках 1903—1904—1906 гг. в г. Одессе. При возникновении на Черном море профессионального союза под названием „Регистрация моряков" членами ее состояли многие водники Нижнего Днепра. По данным Е. Волкова в его работе „Среди моряков и речников торгового и военного флота (1906—1914 гг.)". видно, что судовые команды Нижнего Днепра были связаны с революционным движением черноморских моряков. Больше того, заграничная группа, руководившая черноморским союзом, пытается связаться непосредственно с Днепром, в целях осуществления своего руководства, что потом ей и удается. И в 1912 году они уже начинают получать с Н. Днепра членские взносы на содержание организации. По этому поводу Е. Волков в упомянутой книжке между прочим говорит следующее:

> „Еще более слабо реализовались попытки связаться с союзом Н. Днепра через Николаев. Правда, в результате сношений Одессы и Николаева с днепровской пароходной линией, с пароходов последней уже в июле 1912 года стали поступать в центр довольно внушительные суммы членских взносов, письма и даже просьбы прислать им человека, кото-

рый смог бы поставить дело организации. К сожалению в это время прочных связей с Днепром у Центра*) почти не было, если не считать трех лиц— Иосифа Щербака, Баска и „Степана", которые принадлежали к Украинской группе Российской социал-демократической партии— „Спілке". Они находились с лета 1912 года в деловой переписке с Адамовичем и обещались подыскать для Центра человека, подходящего для связей с ним и организационной работы на Днепре" (стр. 80)...

Мы не предполагаем здесь подробно останавливаться на исследовании революционных выступлений черноморских моряков, так как часть относящихся сюда материалов уже издана в книге Е. Волкова, и нам известно, что готовится к выпуску вторая книга с подробным описанием всех событий на Черном море и по истории профсоюза. Поэтому мы кратко останавливаемся на отдельных выдающихся эпизодах, поскольку существует связь между организациями черноморских моряков и днепровских речников.

Революционные выступления 1903 года.

В 1903 г. по всему югу прокатилась волна забастовок, которые захватили Баку (нефтяные промыслы), Ростов, Одессу (распространились по Черному морю, охватив моряков, и остановили движение судов), Екатеринослав и в июле 1903 г. вспыхнули в Киеве.

Тов. В. В. Вакар записал личные воспоминания участников забастовки, которые так передают нам о первом массовом революционном выступлении киевского пролетариата.

*) Центром Е. Волков называет заграничную группу эмигрировавших инициаторов „Регистрации моряков".

„Первыми поднялись и дали сигнал к протесту киевские железнодорожники 21 июля 1903 года. В тот же день к ним присоединился соседний южно-русский завод; 22 июля забастовали все типографии; 23 июля к стачке примкнул завод Гретера, и постепенно в Киеве стачка стала принимать характер всеобщей стачки солидарности.

Окончательный толчок к превращению стачки в могучий взрыв классовой солидарности, охвативший весь рабочий класс г. Киева, дала бессмысленная, ничем не вызванная и неоправдываемая стрельба царских войск в толпу рабочих-железнорожников около депо—23 июля, повлекшая за собой много человеческих жертв".

После этого стачка в Киеве приняла всеобщий характер, и 25 июля к забастовке присоединились и водники—рабочие пароходных мастерских и судовые команды.

При этом произошло новое столкновение с войсками, описанное следующим образом в донесении начальника киевского охранного отделения, подполковника Спиридовича департаменту полиции (27 июля 1903 г. № 4546).

„25 июля 1903 года забастовали рабочие хлебопекарни Хандроса, помещающейся на Набережно-Крещатицкой ул. № 22, а также рабочие мастерских 1 и 2 пароходных обществ, расположенных на Трухановом Острове. Они, захватив небольшой пароход „Маруся" и раз'езжая на нем около пароходов, расположенных на стоянке у Труханова острова, насильственным образом вовлекали в стачку команды этих пароходов, снимая их на пароход „Маруся", все время дававший тревожные гудки. В то же время по улицам Подола бродили отдельные группы праздных рабочих, скопляясь преимущественно на берегу Днепра. После полудня отдельные группы рабочих, в количестве больше 100 ч. каждая, направились к забастовавшим фабричным заведениям на Подоле и с криком и свистом начали камнями выбивать в них окна и бросали также камнями в чинов полиции, безуспешно пытавшихся прекратить буйство. Таким образом, были насильственно присоединены к забастовке рабочие гильзовой фабрики Каракозова на Ильинской ул., табачной фабрики Эгиза на ул. Черная Грязь и паровых мукомолен Кельбера и Бродского,

расположенных на берегу Днепра. Кроме того, забастовавшие рабочие выбили стекла в электрической осветительной станции на Андреевской ул. и в некоторых частных домах, прилегающих к фабрикам. В то же время большая толпа забастовавших рабочих стала собираться на берегу Днепра, приветствуя криками и маханием шапок пароход „Некрасов", на котором перевозились с Труханова острова в город забастовавшие рабочие мастерских 1 и 2 пароходных обществ. Для рассеяния толпы призваны войска—две роты пехоты и сотня казаков, которых толпа рабочих встретила градом камней, вследствие чего казаками было сделано несколько выстрелов в толпу, а также дано 4 залпа пехотой, после чего толпа рассеялась. Из толпы остались на месте тяжело ранеными трое: крестьянин м. Любеча, Черниговской губ., Андрей Григорьевич Кныш, кр-н села Вольницы, Минской губ., Осип Павлович Комлев и кр-н с. Воробьевка, Каневского у., Никита Иванович Майченко. Были ли другие раненые в толпе и сколько именно, не установлено.

Из полицейских чинов во время беспорядков 25 июля на Подоле по имеющимся пока сведениям получили ранения и ушибы камнями, брошенными из толпы, следующие лица (перечисляются по фамилиям 13 человек, начиная с самого пристава подольского уч. и его помощника).

Из войсковых частей получили поранения и повреждения три человека.

Затем собравшаяся толпа людей, производивших бесчинства, была рассеяна войсками и чинами полиции и по разным направлениям небольшими группами направилась, в большинстве, в пределы Плосского уч., а частью на Набережное шоссе, по высотам „царского сада" и к памятнику св. Владимира, но беспорядков не возобновляла". (Из дела № 58 т. I, 1903 г. охр. отд.).

Этому донесению предшествовало донесение пристава Подольского уч. от 26 июля 1903 г. № 996 о беспорядках на Подоле, в котором, между прочим, говорится:

...„Кроме того, в течение дня 26 июля доставлены в участок следующие лица: в 8 час. утра по распоряжению пом. пристава Пирожкова доставлены за снятие в ночь на 26 июля команды с пароходов крестьяне: Михаил Петров Баклаженко, живущий на пароходе „Могучий", Яков Максимович Топчий—в с. Жуковцах, Киевского уезда, Макарий Андреевич Шадушенко—на пароходе „Бежица", Карп Акимов Кондратьев—на пароходе „I-й Поспешный", Матвей Иванов Балацкий—на пароходе „Лихой", Тимофей Леонов Евсеев—на пароходе „Славянин" и Прохор Николаев Жигло—на пароходе „Радуль". В 10 час. утра по распоряжению надзирателя Левицкого доставлены за то же: крестьянин Изот Тимофеев Голубов, живущий на п/х „Александр II" и кр-н Максим Яковлев Мишуцкий на том же п/х. Затем по распоряжению надзирателя Павленко за то же — крестьянин Семен Захаров Усов, жив. на Лукьяновском проул., д. № 52, кр-н Константин Денисов Дидык—на Почаевской ул., д. № 44, киевский мещанин Иоким Макаров Менжинский — на Почаевской ул. д. № 47 и кр-н Пантелеймон Алексеев Чеборак — в с. Будах, Черкасского уезда. По распоряжению надзирателя Загоруйко доставлены за то же: кр-н Кузьма Тимофеев Новосильный, жив. на п/х „Чернигов"... (Из дела № 58, т. I, 1903 г. охр. отд.).

Организованное революционное выступление днепровских речников в 1903 году во время всеобщей забастовки в Киеве описано также участниками этого выступления в своих воспоминаниях.

Член забастовочной тройки тов. Синельников передает выступление так:

„Ясные жаркие дни. Я работал в пароходном обществе (Труханов Остров) в качестве клепальщика. Большинство рабочих — старики „слобожане", работающие по несколько лет не выходя, привыкшие тянуть свою лямку.

Ежегодно перед открытием навигации и в навигационное время остров оживлялся, расширяя текущий ремонт „больных" пароходов. Живым потоком вливались вновь принятые рабочие; живой, молодой смех сливался

с перестукиванием сотен молотов. Нас, молодых и вновь принятых, именовали „перелетчиками".

В обеденный перерыв шла оживленная „политика" — беседа пересказами „перелетчиков" о своих похождениях; тут мастера побалагурить применяли свое искусство шуток и острот, тут же тотчас и зачитывались попадавшиеся прокламации.

Обеденный час был отдыхом и широким ознакомлением со всем происходящим во всем рабочем мире; рабочие поэтому знали, куда „перелетать", где будет расширение работ (так выполнялись обязанности биржи).

В числе перелетчиков, вновь принятых, был я и мой товарищ Евреинов. В то время жестокого подполья, надо было быть очень осторожным в ведении агитации путем умелого подхода к рабочим.

Мастер котельного цеха докладывал обо всем „опасном" в контору инженеру; там же был пост двух городовиков, связанных телефоном с городом.

Ко времени возникновения июльского движения, увязка была сделана образованием кружка из рабочих котельного и столярного цехов. Собирались на Слободке по воскресеньям; единичные связи имелись в механической мастерской и в квартирах линейников (судовых команд), в казармах.

Условия труда рабочих пароходных мастерских ничем не отличались от других предприятий города: 11-часовой рабочий день, низкая заработная плата—от 60 коп. в день.

В 6 часов утра остров оживал. После короткой ночи остров стягивал к себе рабочих с Подола.

С правого берега Днепра катер „Парубок", посвистывая через каждые четверть часа, то и дело выбрасывал на Труханов Остров длинную вереницу рабочих, которые гуськом спешили по кладкам и мосткам на остров отдать трудовую дань молоху — капиталу.

Слобожане на своих „чайках" покрывали зеркальную поверхность „Старика" (речка), катили под ласкающим восходящим солнцем к причальному Труханову Острову.

В Киеве второй день уже не спокойно. Гудки бьют тревогу, протяжно, заунывно, делают перекличку по рядам. Завод Гретера давно загудел, гудят лесопилки, мельницы одна за другой... Волной рабочие переходят от одного завода к другому, соединяются и дальше идут вместе.

Рабочие пароходных мастерских—в сборе, собрались... Руки не поднимаются. „Невмоготу молчать, мы не хуже других, такие же братья труда“...—шушукают „старики“. Еще боязно говорить вслух, бесправие тяготеет над всеми.

Уже время работ, но горны молчат, молотки не стучат, не выбивают обычной трели: та-та-та... бух-бух... Топоры не рубят. Стихия прошла по рядам: „Что мы не люди, не одно у нас болит“,—говорят в другой кучке рабочих. Бросились к гудку. Загудел сильно, могуче.

Остров клокотал, переливаясь волной далеко за пределы, давая знать рабочим Киева—железнодорожникам, арсенальцам и другим, что водный транспорт заодно, вместе идет. Пути одни.

Принесенные мною прокламации (соц.-дем. комитета) были немедленно распространены и тут же одна, поднятая возле механической мастерской, была прочитана громко перед собравшимися рабочими. Лозунгом собрания было: „Все за одного и один за всех“. Для руководства забастовкой была выделена тройка (участником которой мне пришлось быть).

Главной задачей было: не допустить к отходу в рейсы стоявшие наготове пароходы, втянуть линейных служащих в забастовку. И вот, на пароходе „Маруся“ мы начали об‘езд стоявших на якоре пароходов, призывая команды примкнуть к нам, затушить топку и сходить к нам на „Марусю“. Все команды мы свозили на Труханов Остров для устройства и выработки общего требования. Работу эту мы проделали в несколько часов.

На Острове, недалеко от берега, была большая куча каменного угля, служившая нам удобной трибуной. После общего собрания всех рабочих и водников было решено выделенной тройке отправиться в контору для выработки и пред‘явления требований к администрации правле-

ния О-ва. Для лучшего выявления нужд, в особенности, линейников, были втянуты представители всех цехови служб.

Характерно, что конторский персонал, видя нашу стойкость и единство, просил в требованиях отразить и их нужды, считая и себя в составе единой классовой семьи.

Требования эти, по выработке, были зачитаны перед ожидавшими нас рабочими, которые тут же все время перед конторой стояли толпой, и, после одобрения собравшимися, были вручены инженеру о-ва пароходства для представления администрации. Всеми собравшимися было решено: отправиться на тот берег Днепра, в Киев и примкнуть к общему движению забастовщиков-демонстрантов.

С острова видно было на правом берегу Днепра большое облако пыли и движение возле мельницы Кельберха. Как оказалось, это были казаки.

На пароходе „Некрасов" все мы решили переправиться в Киев. Решено, сделано. Настроение было повышенное... Красным знаменем служил платок, приподнятый на шесте. Радостно было на душе... Пели „Вихри враждебные", „Бей, руби их проклятьем", и несло эти песни свободы и гнева далеко-далеко по течению реки.

Днепр был необычайно, на редкость красив, и впервые можно было видеть, что старик-Днепр носит на себе красное знамя гордых и смелых граждан, не мирящихся с положением рабов...

С вихрастым чубом, с черными яркими мазками загорелых лиц, резкими движениями — мы всей единой массой резали водную ширь, отделявшую нас от восставших братьев.

На правом берегу Днепра, при высадке из парохода, нас встретил казачий отряд, который находился по набережной и поджидал нас в 30 шагах от места высадки. Не успели мы толком сообразить и собраться вместе, как на нас бросились казаки с шашками наголо. Находясь под откосом, все мы шарахнулись и помяли друг друга... Вдогонку казакам посыпались камни—булыжник. Казаки, от'ехав к Александровской ул., открыли беглый огонь по пристани. На площадь перед пристанью были

выведены две роты пехоты, которые расположились веером против пристани. Из этих рот одна начала обстреливать пристань и уходящий пароход „Некрасов", который к тому времени, подобрав часть рабочих с берега, отплыл на реку. Я очутился возле солдат той роты, которая не стреляла. Стреляли с четверть часа, после чего солдаты были отведены и снова появились казаки. Тут же я узнал, что есть убитые—2 рабочих-плотовщиков и 2 богомолки. От лишних жертв спасло нас то обстоятельство, что на пристани находился разный товар в ящиках и мешках, которые и служили укрытием от пуль. Озверевшие казаки избивали попадавшихся под руку.

Так, лично я видел тяжелую сцену, как 2 казака лошадьми придушили рабочего и били его нагайками по голове до бесчувствия; и когда лошади расступились, рабочий пал мертвый. Шпик подошел к нему и начал ковырять глаза палкой.

Так как я был сильно помят и хромал, то я пытался выбраться с пристани. Площадь к тому времени была очищена. „Некрасов" отошел от берега. Я пошел к себе на квартиру, на Кожемякскую ул., где я потом, в 1904 году был арестован. Сколько всех было убито, трудно сказать. Мне пришлось видеть много фуражек, плавающих на воде, часть которых могло ветром снести, а часть могла явиться следствием паники и давки при общем стремлении укрыться на пароходе. Взбираясь на пароход по узкой и гибкой перекладине, многие падали в воду.

Усидеть дома на квартире я не мог и решил посмотреть, что делается в городе. Ведь события шли, рабочие города клокотали. Когда я добрался до Пушкинской ул., то в это время начали выходить женщины-работницы табачной фабрики „Соломон Коген". С революционными песнями и шумом катилась женская лава из ворот на улицу. Женщины-труженицы—вместе со своими братьями по труду. Их много, не меньше 500. Буржуи, выпучив глаза, сторонились, шарахались в сторону.

Следом шествовали верхом на лошадях казаки, которые раз'единили демонстрацию на две группы, оттесняя

каждую в разные стороны с тем, чтобы разбить толпу на еще более мелкие группки.

Такое положение продолжалось пару дней. Рабочие не выходили на работу, в городе не было нормального пульса жизни. Рабочий праздновал свою классовую солидарность.

После целого ряда расстрелов на железнодорожном вокзале, депо и пристани, наблюдалась растерянность среди революционных партий. Движение после кровопускания стало заметно спадать, и рабочие постепенно приступили к работам.

Размер, который приняло чисто рабочее движение, и мощь, проявленная всеобщей забастовкой всего южного района, были поразительны. Первая по силе и массовости революционная волна эхом всколыхнула социальный пласт на рабочую революцию.

Зимой 1904—5 года и перед 17 октября 1905 года рабочие мастерских принимали живое участие в развернувшихся событиях: крупные митинги под открытым небом и в механической мастерской, в котельной, продолжаются вплоть до 17 года и гражданской войны".

Другой очевидец тов. Атамасенко, плававший машинистом парохода, член правления первого профсоюза 1907 года, так рассказывает о забастовке водников 1903 г.:

„Когда в мастерских о-ва пароходства, на Трухановом Острове утром решили забастовать, надо было дать тревожный гудок. Рабочие были в приподнятом и возбужденно-веселом настроении. В виде шутки группа рабочих, во главе которых был токарь мастерских т. Писаненко (работающий теперь в главных мастерских, — в этой группе рабочих были тогда тт. Буслов, Мисунь, Самсонов и др.), подхватили под руку мастера кровельного цеха т. Либмана (ныне инвалид труда райводстрахкома), который боялся „политики" и не хотел вмешиваться активно в забастовку, подвели его к гудку и дали ему в руку веревку гудка.

Так они принудили т. Либмана дернуть за веревку и дать гудок. При этом было много смеха и шуток...

Но вскоре жандармы арестовали Либмана, Мисуня, Писаненко и еще кое-кого, обвиняя их в подстрекательстве рабочих к забастовке. При допросе тов. Либмана жандармы допытывались, кто из рабочих заставил его дать сигнал к забастовке. Но, как передают, т. Либман заявил, что ему надели на голову мешок (чего в действительности не было) и что поэтому он никого не видел и никого назвать не может. Так жандармам и не удалось ничего добиться. Либман, как говорится, „не подкачал". Подержав немного всех арестованных, жандармы выпустили их без последствий.

Второй эпизод относится к моменту стрельбы роты Херсонского полка в забастовщиков, переехавших с острова на пароходе „Некрасов" на киевский берег.

Во время об'езда на пароходе „Маруся" всех пароходов, стоявших на киевском рейде, для снятия с п/х судовых команд, на п/х „Маруся" не было командира, и обязанности последнего принял на себя захватным правом теперешний машинист, а тогда поддержчик котельного цеха, мальчик-ученик т. Александр Горбунов.

Команды в полном составе охотно присоединились к забастовке. Не приходилось тратить особенно много слов и времени на убеждения. Всех забастовщиков свозили на п/х „Некрасов" для того, чтобы после, разом, свезти на киевский берег. Когда п/х „Некрасов" подвез забастовщиков к пристани, то в это время с Александровской ул., сверху спустился отряд казаков и рота Херсонского полка. Вскоре началась стрельба по толпе и по пристани, куда забастовщики бросились под прикрытие сложенных на пристанях мешков с грузом. Когда т. Атамасенко бросился на пристань к телефонной будке, он увидел там сидящего на корточках в уголку, в безопасном месте, управляющего обществом пароходства А. Ф. Лишневского и председателя правления Д. С. Марголина (он же главный акционер п-ства). Пули щелкали по крыше пристани и били по стенам. На площади и на пристанях были убитые и раненые. Тов. Атамасенко тоже спрятался там же от пуль и видел, как вскоре, когда перестрелка утихла,

подошел казенный пароход „Чернигов“, забрал Лишневского и Марголина и увез их за мост“.

Затем Е. Буслов, известный всем на Днепре машинист парохода, активный работник профсоюза, бывший участник нескольких созывов Верхне-Днепровского комитета союза и активный участник всех забастовок водников в Киеве, а также участник Октября,—о забастовке водников пишет в своих воспоминаниях (газета „Днепровский водник“ №№ 2 и 3, за 1922 год):

„Приехал я в Киев, в 1900 году в октябре месяце и поступил в водный транспорт,—тогда „общество пароходства на Днепре“; работал поденно на эллинге.

Тов. Буслов.

С 10-го декабря того же года был принят по марке в мастерские первого затона, в клепальную—поддержчиком, по 65 коп. в день.

Вначале меня прикомандировали подручным к т. Родионову, с которым мы меняли и исправляли рипы и шпангоуты под котлами на п/х „Рыцарь“.

Надо сказать, что все рабочие, которые работали в мастерских и на пароходе (котельщики, клепальщики, поддержчики, конопатчики и др.), боялись собираться раньше, чем за 3—5 минут до гудка. Все прятались по закоулкам, или сидели на пароходе и постукивали—кто чем. В таких случаях кто-нибудь должен был дежурить, чтобы не засыпал мастер, не застал врасплох. Если заметит, что идет Иван (так звали мастера клепального цеха)—тут и пошла суета, каждый старался что-нибудь делать.

...Вот такими долгими вечерами, сидя перед коптилкой под котлом, слушал я рассказы т. Родионова о политике.

Он мне часто рассказывал, что у него есть знакомые студенты, принадлежащие к партиям с.-д. и с.-р.

Помню,—дело было зимой, в праздник, кажется в феврале месяце,—Родионов мне предложил пойти с ним к знакомым на Большую Подвальную. Когда мы шли через Крещатик, около 4-х часов дня, нам встретилась демонстрация студентов. Мы примкнули к ней. В результате—наше недолгое пребывание в старокиевском полицейском участке.

С этого времени я стал бывать в кружках.

В мастерских в то время работа начиналась в $6^1/_2$ час. утра и кончалась в 6 часов вечера, а по субботам—до $5^1/_2$ часов вечера.

Когда вспомнишь, как тяжело было рабочим! необходимо было снять марку до 3-го гудка. Если на пять минут опоздаешь, $^1/_2$ дня не запишут.

И вот, нужно было не проспать. Встаешь, бывало, зимой в 5 часов утра и собираешься. Некоторые из рабочих, жившие на Куреневке, на Звериице, вставали в 3 часа ночи и тащились в зимнюю вьюгу на работу.

Бывали и такие периоды, когда во время ледохода на Днепре уже начинает появляться сало, приходилось ходить через Цепной мост на Слободку, а оттуда на Остров, в мастерские 1-го отделения. Некоторые из рабочих в таких случаях брали с собой провизию и жили на Острове у своих знакомых, пока не устанавливалась дорога через Днепр, так как они избегали прогула: если пропустить день-другой—рабочие увольнялись.

Выплата жалованья производилась после вечернего гудка. Первые счастливчики уже давно ушли домой, а другим приходилось простаивать в очереди долгие зимние вечера. И вот, вообразите: зимняя вьюга, мороз, тени бредут по домам,—а ты стоишь в ожидании денег.

И так это шло до июля 1903 года, когда по России прокатилась волна забастовочного движения. Тогда пронесся первый шквал и над водным транспортом.

Площадь у Киевских пристаней, где произошло столкновение водников с казаками во время выступления в 1903 году.

Помню, я тогда работал во втором отделении (бывш. дача Марголина). Там стоял в ремонте на эллинге пароход „Андрей Первозванный".

К нам как-то приехала лодка из Слободки с двумя товарищами, которые начали вести с нами беседу относительно поддержки забастовки, вот-вот начинавшейся. Примкнем-ли мы к ней,—вот вопрос, который был нам поставлен. В ответ на это наш рабочий Синельников заявил, что мы, водники, тоже—накануне об'явления забастовки.

Дня через два, после от'езда этих товарищей, мы уже были наготове и ждали, что сегодня будет об'явлена забастовка.

Еще с утра чувствовалась напряженная атмосфера. Рабочие собирались группами и вели беседу—во что выльется наша забастовка. Кто первый даст сигнал к забастовке и т. д.

Настроение все время повышалось. Ждали гудка. В 8—9 часов раздается сигнал.

Работы были брошены.

Рабочие направились в первое отделение (в 1-й затон).

По дороге туда мы снимали с работ всех рабочих. Уклоняющихся от забастовки мы снимали силой.

Приближаясь к мастерской, мы услышали участившиеся сигналы.

Мы недоумевали.

то случилось? Некоторые из рабочих уже готовы были возвратиться обратно к работе; но более здоровая часть возражала. Впоследствии узнали, что этими сигналами подводят некоторых мастеров и трусливых рабочих.

Рабочие начали расходиться по домам, другие снимали с работы команды пароходов, стоявших в затоне.

Высшая администрация почему-то не появлялась.

Помню, что часа два спустя, в контору на Трухановом Острове пошли писать требования управляющему и директору.

Пред'явленных требований точно не помню, но могу сказать, что после этой забастовки рабочий день умень-

шился на полчаса: стали шабашить в будни в 5½ часов дня, в субботу—в 5 ч.

Как будто забастовка кое-что и дала.

Стоянка пароходов в затоне у берега давала возможность легко поснимать команды с работ.

Мне запомнился такой случай: пароход „Лихой" только собрался выйти на реку, как его задержали, потушили топку и даже как будто выпустили воду из котла, а команду забрали с собой.

Но зато гораздо труднее было с пароходами, стоявшими на Днепре, на якорях.

К ним нельзя было никак пробраться: высшая администрация пароходов приказала не подавать лодок на берег и подняла на шлюб балку, чтобы не проникли бастующие и не поснимали команды.

К счастью, на переправе стоял маленький пароход „Маруся".

Но не было на нем ни командира, ни машиниста: рулевым на „Марусе" был тогда Альберт Кроль, и его заставили силой ехать.

Машинистом поставили тов. Горбунова, Александра, и мы поехали к пароходам снимать команды.

На стоявших на парах судах мы тушили топки и выливали воду из котлов, а прятавшихся командиров и машинистов свозили на берег.

Шедший из Екатеринослава пароход „Марс" был поставлен на якорь против пристаней.

На пароходе „Некрасов" мы, до 500 человек, переправлялись с Острова в Киев. Во время причаливания к берегу стоявшая там толпа, в которой было много студентов и курсисток, кричала „ура", а на верхней палубе даже запели „Марсельезу".

Причалив к пристани, мы стали подробно расспрашивать о городских новостях, интересуясь, главным образом, тем, какие заводы бастуют...

Вдруг кто-то в толпе крикнул: „казаки!"

Началась паника: кто бросился на берег, кто на пароход. И, действительно, казаки, верхом на лошадях, насту-

пали на пристань по сходням: пароход во-время успел отчалить.

Казаков толпа встретила градом камней. У одного казака лошадь от испуга стала на дыбы и, споткнувшись на сходне, свалила его через перила на земь.

Казаков оттеснили и погнали по Наб.-Крещатицкой, вверх, на Александровскую.

Внезапно отряд до 30 казаков налетел на нас с тылу, и многим из нас пришлось тогда отведать „казацкой нагайки".

Часть толпы бросилась на пристань, а другая—рассыпалась по улице.

Перебегая с пристани на пристань, я пробирался к Андреевской улице.

Меж тем, явившаяся пехота окружила пристань и открыла стрельбу по ней.

Народу было на берегу так много, что нельзя было пройти: казаков было отрядов до 15, которые прокладывали себе дорогу нагайками. Пехота пустила в ход приклады.

Местами войскам был дан организованный отпор со стороны толпы, пустившей в ход камни и обломки кирпичей.

Я помню, что после всех скитаний я попал в „организованную толпу" студентов, курсисток и рабочих.

Мы попытались проложить себе дорогу по Братской на Ильинскую, что нам удалось с большим трудом.

Потом мы все рассыпались, кто куда.

Я жил тогда на Боричевом Току, в доме № 14.

Весь в пыли, с запекшейся кровью на спине, я выбрался на Александровскую улицу и как раз встретил тот самый отряд казаков, который наступал на пристань.

По улицам стали водить арестованных...

Темно... Нужно было уйти куда-нибудь: начались повальные обыски.

Повели в крепость арестованных на пароходе „Ратмир" товарищей—Александра Рулевого, Гончарука, Максима Перепечко и других.

На другой день на переправе стояли солдаты и наряды полиции, проверявшие проходивших рабочих.

Что делала администрация во время забастовки, не знаю, но некоторые говорили, что во время обстрела Марголин был на пристани.

Убиты были тогда — какой-то богомол, приехавший в „святой город", и один матрос берлины.

Так кончилась наша забастовка, отнявшая у хозяев полчаса времени в пользу рабочих.

После забастовки многих уволили, а другие больше „не появлялись на работе".

Забастовка 1905 года.

Спустя два года после революционного выступления 1903 г., днепровские водники продемонстрировали классовую солидарность революционными выступлениями в 1905 году, во время прокатившейся по всей России всеобщей стачки. Эти выступления речников в Киеве показывают высокую ступень классового самосознания того времени, служат проявлением чувств классовой солидарности и решимости в борьбе против эксплоататоров. Забастовка 1903 года явилась хорошей репетицией, организовавшей революционно-настроенных водников для дальнейших выступлений. Приняв боевое крещение на баррикадах, в схватке с полицейско-казацкой сворой, расправившейся с забастовщиками, рабочие приобрели закалку и опыт к дальнейшей борьбе.

Экономический кризис 1905 года, подготовивший почву для выступления пролетариата за улучшение своего экономического положения, коснулся также днепровских судовых команд.

„Служащие пароходства в соединенных обществах пароходства по Днепру, командиры пароходов, по-

мощники, машинисты и помощники машинистов обратились к управляющему пароходством Лишневскому с ходатайством улучшить их материальное положение. Лишневским дано обещание сделать все возможное в этом направлении. Начало даже сделано: с открытием навигации этого года помощники машинистов будут получать добавочное вознаграждение в виде столовых". („Киевская Газета", от 22 марта 1905 г.).

В нашем распоряжении нет точных данных, что было сделано пароходством для улучшения материального положения команд. Но зато мы можем констатировать, что рабочие и судовые команды во время октябрьской забастовки 1905 г. в Киеве дружно примкнули к этой стачке. Отдельных требований, правда, на этот раз не выставляли. Стачка была всеобщей и носила резко выраженный политический характер.

Имеем все-же основание предполагать, что условия труда днепровских водников облегчены не были, и заработная плата их не удовлетворяла, так как в ноябре того же 1905 года рабочими были выработаны и пред'явлены пароходному обществу экономические требования.

Пред'явленные требования имели следующие пункты:

1) 8-часовой рабочий день.

2) Увеличение поденной платы на 5%.

3) Увеличение чернорабочим платы до 1 рубля.

4) Уплата заработка по полумесяцам, не позже 2-го и 17-го.

5) Предоставление помещения столовой для обсуждения вопросов рабочей жизни.

6) Организация правильной медицинской помощи заболевшим и их семействам.

7) Удаление фельдшера за невнимательное отношение к больным.

8) Накануне праздников кончать работу в $2^1/_2$ часа дня без обеда.

9) Во время болезни уплата полной поденной платы.

10) Уплата наградных прослужившим не менее года в размере месячного жалования.

11) Бесплатный проезд на пароходах рабочим и их семьям.

12) Прослуживший не менее одного года рабочий должен иметь 2-недельный отпуск, с уплатой поденного заработка.

13) Допущение опоздания на работу не более как на 15 минут.

14) Выборные делегаты не должны быть уволены.

15) Вежливое обращение со стороны начальства.

16) Ответ на требования не позже 20-го ноября.

(„Киевская Газета“ от 11 ноября 1905 г.).

Спустя несколько дней после предъявления этих требований в Киеве вспыхнуло в войсках восстание саперных частей, которое было беспощадно подавлено военными силами. Водники, не отставая от других рабочих, забастовали в знак солидарности с восставшими саперами и протеста против чинимой расправы со стороны власти. Такое выступление не могло не вызвать репрессий по отношению к бастующим рабочим, которые предрешили и исход экономического конфликта между рабочими и пароходством. Требования рабочих даже в какой-либо части удовлетворены не были. Стачка была на этот раз проиграна и имеет значение, как показатель степени сознательности и

Киевские пристани со стороны берега.

пролетарской солидарности, выраженной в знак сочувствия восставшим.

По этому поводу пристав Подольского участка в своих донесениях охранному отделению от 19, 22 и 25 ноября 1905 г. сообщает:

> „19/XI с 2 часов дня забастовали все рабочие (200 чел.) пароходных мастерских в знак сочувствия восставшим саперам. 22 ноября они собрались в мастерских и, не приступая к работам, стали ждать ответа на поданную петицию. Последняя содержала требование ежегодного 15-дневного отпуска, с сохранением жалования, и уплаты за забастовочные дни и пр. Администрация отказала удовлетворить эти требования и пригрозила закрытием мастерских, если рабочие через три дня не возобновят работы. Рабочие в тот же день разошлись, но 25/XI работы в мастерских возобновились".

Но не успели рабочие пароходных мастерских приступить, как следует, к работе после забастовки, как в первой половине декабря подоспело восстание московских рабочих — дни знаменитой борьбы московских рабочих с царским самодержавием на баррикадах Пресни. В знак пролетарской солидарности выступили киевские железнодорожные рабочие, а с ними и рабочие водники, бастовавшие в течение трех дней под-ряд, с 12 по 15 декабря. На этот раз забастовка носила исключительно характер революционной классовой солидарности. Никаких экономических требований пред'явлено не было.

Об этом тот же пристав Подольского участка следующим образом доносит охранному отделению:

> „13 декабря в 8 час. утра рабочие пароходных мастерских, собравшись в числе 170 чел., прекратили работы, не пред'явив администрации никаких требований. Эта забастовка вспыхнула в связи с всеобщей забастовкой, начавшейся в Киеве в декабре, 12 числа. 15 декабря работы в мастерских возобновились".

К большому сожалению, в нашем распоряжении имеется слишком мало материалов и документов о славных революционных выступлениях днепровских водников в 1905 году, чтобы можно было точно воспроизвести перед читателем эти яркие эпизоды революционной борьбы, и мы вынуждены здесь кратко и сухо изложить самые факты событий.

Киевская эстокада.

Закон 4 марта 1906 года о союзах и обществах.

Самодержавие, напуганное революцией 1905 года, вынуждено было открыть клапан для накопившейся революционной энергии рабочего класса, чтобы удержаться у власти. Этой отдушиной явился манифест 17 октября 1905 года о „даровании известных гражданских свобод". А так как, при сохранении основных устоев царской власти, всякие об'явленные свободы должны были проводиться в условиях существовавшего жандармского режима, то в результате все перечисленные в манифесте свободы, и в том числе свободы, касающиеся пролетариата, оказались очень куцыми. Изданный 4 марта 1906 года закон, содержащий временные правила о союзах и обществах, так „завинтил" одно из существеннейших требований пролетариата—свободу организации рабочих в профессиональные союзы, что деятельность таковых в направлении осуществления основных целей рабочего профессионального союза явилась совершенно немыслимой. Даже с точки зрения политики чистого „экономизма" общества и союзы по этим правилам не могли развернуть достаточно свою деятельность. При внимательном изучении указанных пра-

вил и всех опубликованных последующих раз'яснений правительствующего сената и министерства внутренних дел, не говоря о секретных директивах по линии охранки и полиции, в условиях существовавшего тогда полицейского режима можно прийти к одному выводу, что закон 4 марта 1906 г. был издан против профессиональных союзов, а не в ограждение их прав и свободы. В целях более широкого ознакомления с существеннейшими пунктами этого закона, мы считаем нелишним привести здесь некоторые выдержки закона из официального издания министерства вн. дел 1906 года.

„1. Обществом, по смыслу настоящего узаконения, почитается соединение нескольких лиц, которые, не имея задачей получение для себя прибыли от ведения какого-либо предприятия, избрали предметом своей совокупной деятельности определенную цель, а союзом—соединение двух или нескольких таких обществ, хотя бы через посредство их уполномоченных.

3. Общества, в коих образуются отделения, а также союзы должны иметь устав и подчиняются правилам, изложенным в статьях 6—8 и 21—40. Министру внутренних дел предоставляется во всякое время, по ближайшему своему усмотрению, закрывать общества, в коих образованы отделения, а также союзы, если деятельность этих обществ и союзов признается им угрожающею общественному спокойствию или безопасности.

6. Воспрещаются общества: а) преследующие цели, противные общественной нравственности, или воспрещенные уголовным законом, или же угрожающие общественным спокойствию и безопасности, и б) управляемые учреждениями или лицами, находящимися за границею, если общества эти преследуют политические цели.

30. Устраиваемые обществами публичные собрания подчиняются действующим о сих собраниях постановлениям.

31. Распорядители или правление общества, немедленно по их избрании, обязаны подать о том письменное заявление губернатору или градоначальнику, или же начальнику местной полиции, с приложением списка распорядителей или лиц, входящих в состав правления.

32. Распорядители или правление обязаны немедленно заявлять губернатору или градоначальнику, или же начальнику местной полиции о каждом изменении в составе распорядителей или правления общества, об открытии или закрытии отделений общества и о закрытии самого общества.

35. Если деятельность общества угрожает общественной безопасности и спокойствию или принимает явно безнравственное направление, губернатор или градоначальник вправе, приостановив собственною властью действие общества, о закрытии его предложить на разрешение губернского или городского по делам об обществах присутствия".

Из всех рогаток, предусмотренных приведенными выше выдержками, особенное внимание обращает пункт 6, который, при весьма широком его толковании местной властью и полицией, был всегда поводом, дававшим основание к закрытию обществ и преследованиям активных его членов.

Между прочим, следует обратить внимание еще на то, что по смыслу этого закона в профессиональные общества имели право входить его членами и предприниматели тех предприятий, в которых создавались эти общества, со всей администрацией. Здесь был расчет, что хозяева и администрация в тех условиях режима должны стать „видной" частью общества; поэтому совершенно ясно, в чьих „ру

ках" и под чьим руководством и влиянием должны были бы существовать возникающие профессиональные общества. Имея всю власть в своих руках, а также неограниченные права в вопросах найма и увольнения, хозяева и администрация должны были, по смыслу закона 4 марта 1906 года, стать самыми влиятельными членами этих обществ.

Нелишним также будет привести здесь несколько характерных пунктов из „Временных правил о профессиональных обществах, учреждаемых для лиц, занятых в торговых и промышленных предприятиях, или для владельцев этих предприятий" (то же изд. мин. вн. дел 1906 г.).

„1. Профессиональные общества имеют целью выяснение и согласование экономических интересов, улучшение условий труда своих членов или поднятие производительности принадлежащих им предприятий.

2. В частности, профессиональные общества могут ставить себе целью: а) изыскание способов к устранению, посредством соглашения или третейского разбирательства, недоразумений, возникающих на почве договорных условий между нанимателями и нанимаемыми; б) выяснение размеров заработной платы и других условий труда в различных отраслях промышленности и торговли; в) выдачу пособий своим членам; г) устройство касс похоронных, приданных, взаимопомощи и т. п.; д) устройство библиотек, профессиональных школ, курсов и чтений; е) доставление своим членам возможности выгодного приобретения предметов первой необходимости и орудий производства; ж) оказание содействия по приисканию работы или рабочих рук, и з) оказание юридической помощи своим членам.

6. Соединение двух или нескольких профессиональных обществ в союз воспрещается. Воспрещаются

также профессиональные общества, управляемые учреждениями или лицами, находящимися за границей.

7. В профессиональное общество могут вступать только те лица обоего пола, кои занимаются в торговых и промышленных предприятиях как казенных, так и частных, одинаковыми, однородными, либо имеющими между собою связь работами или промыслами, а также владельцы одинаковых, однородных, либо имеющих между собою связь промышленных или торговых предприятий.

13. При рассмотрении дел о профессиональных обществах, в состав губернского или городского по делам об обществах присутствия входит старший фабричный инспектор или окружный горный инженер или лица, их заменяющие, по принадлежности".

Указанные правила должны были обязательно лечь в основу целей и задач по уставу профессионального общества, а также предусматривать организационные принципы обществ и союзов.

Принимая во внимание историческую роль пролетариата и подвергнув анализу закон 4 марта 1906 года с точки зрения классовых задач, стоявших перед рабочим классом, и тех целей и задач, которые рабочие профессиональные союзы должны были бы ставить себе по общему смыслу гражданских свобод, можно прийти к одному выводу, что упомянутым законом правительство преследовало основную цель: вытравить классовую сущность профессиональных обществ; ввести, возникшее помимо его воли и вопреки желаниям господствующего класса, рабочее движение в рамки „нравственных", „благопристойных" и послушных профессиональных организаций, которые бы тихохонько, „не угрожая общественному спокойствию и безопасности" и отнюдь не помышляя о политике, занимались „выяснением и согласованием эконо-

мических интересов", а также вопросами поднятия производительности труда предприятий, принадлежащих хозяевам, которые бы побольше положили прибыли в свои карманы. Каждому рабочему должно быть понятно отличие профессиональных и производственных задач профессиональных союзов нашего времени, существующих в условиях Советского государства, от тех перечисленных нами целей и задач, которые были положены в основу деятельности профессиональных обществ законом 4 марта 1906 года. Поэтому мы не будем больше занимать читателя деталями этого вопроса; надо только указать на одно обстоятельство, — что в рамках такого легального профессионального движения рабочему ничего хорошего ожидать было нельзя. Толку от таких профессиональных обществ было мало, и руководство борьбой рабочих осуществлялось социалистическими партиями иногда помимо и через голову профессиональных обществ, которые зачастую находились в руках классовых врагов рабочего класса или покорных прислужников буржуазии. В таких условиях рабочее движение находилось вплоть до революции 1917 г., свергнувшей власть царского самодержавия.

Организация первого легального профсоюза в 1907 г.*)

До 1907 года среди днепровских речников профсоюза не было, и как экономической борьбой, так и политическими выступлениями руководили социалистические партии. Между тем классовое сознание рабочих после революционных выступлений и экономической борьбы с пароходовладельцами в течение 1903—1905 гг. сильно поднялось. Назрела несомненная необходимость организации профессионального союза, который бы руководил борьбой и занимался повседневным обслуживанием нужд рабочих и защитой интересов труда. Движение в пользу организации союза началось в зиму 1905—6 г. среди низших категорий судовых команд: матросы, кочегары, масленщики и т. д. Машинисты (механики) и капитаны стояли в стороне. Агитация партийцев-подпольщиков усилила это движение, и в ноябре месяце 1906 года состоялось учредительное собрание инициативной группы, на котором был принят устав профессионального общества, в соответствии с требованиями закона 4 марта 1906 года. Революционные выступления 1903 и 1905 гг., очевидно, не внушали к судовым командам доверия со стороны полиции, ибо, несмотря на то, что устав был

*) По данным воспоминаний секретаря первого правления союза—тов. Пекуровского, по документам и газетным сообщениям „Киевской Мысли", предоставленным нам тов. В. В. Вакаром и другими.

Здание по Набережно-Крещатикской № 7, где помещался союз водников в 1907 году.

принят совершенно безобидный во всех отношениях и отвечал требованиям закона, все-же не утверждался властями до 1907 года.

„Терпение и труд все перетрут"— говорит старая русская поговорка. В результате долгих ожиданий и ходатайств по разным присутствиям, рабочим разрешили собраться, чтобы обсудить свои материальные нужды и избрать временное правление, и, наконец, 18 июля 1907 года был утвержден устав, и союз легализован под названием „Киевский союз судовых команд по Днепру и его притокам".

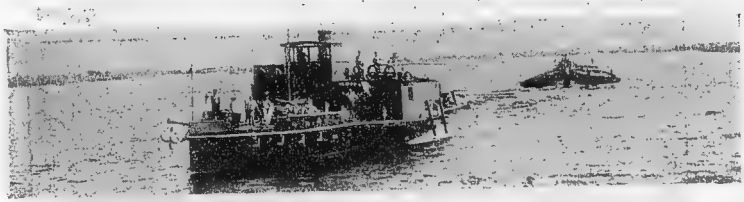
Первое временное правление союза состояло из 7 лиц: Осмоловского (председатель), Пекуровского (секретарь), Зубкова (казначей) и 4-х членов.

Собрание, на котором утверждался устав и было избрано это временное правление, так описано в газете „Киевская Мысль" от 7 марта 1907 года:

„Собрание рабочих и служащих судовых команд.

5 марта состоялось в Народном доме первое предварительное собрание рабочих и служащих судовых команд. Собрание привлекло около 600 человек. Большинство из них были рабочие. Машинистов, помощников и капитанов было мало. Главной задачей союз ставит установление определенного рабочего дня, определенной зарплаты для каждой категории служащих, участие представителей союза в решении вопросов о приеме и увольнении служащих, участие представителей союза в комиссии, имеющей надзор за помещениями, в коих живут и работают служащие. Как выяснилось из речей ораторов, в этой области предстоит огромная работа; у низших служащих судовых команд нет определенного рабочего

дня. Матросы, рулевые и проч. работают нередко до 18 часов в сутки, причем они не свободны часто и в часы отдыха. Очень невысокая плата—20 руб. летом и 16 р. зимой уменьшается, благодаря вошедшим в систему „добровольным приношениям“. Помещения для жилья очень плохи. Устав был принят собранием. Избрано временное правление, в которое вошли кроме двух учредителей, представители от рулевых, матросов и кочегаров“.



Буксировка баржи на Днепре.

Забастовка 1907 года.

Из приведенной выше газетной заметки можно, помимо всего, видеть, как варварски эксплоатировались низшие категории судовых команд: заработная плата составляла 16—20 рублей в месяц, рабочий день продолжался до 18-ти часов в сутки; работали без отдыха; жилищные условия невыносимые; взяточничество судовой администрации—за прием на работу. Все это вызывало среди судовых команд большое недовольство условиями труда и приводило от поры до времени к открытым конфликтам с предпринимателями. Так было и в данном случае. Общее собрание решило пред'явить пароходовладельцам требование об улучшении условий труда. Разработка и пред'явление требований были поручены общим собранием избранному временному правлению союза. На второй же день после своего избрания, правление союза приступило к выработке условий и намечению тактики их проведения.

Выработанные требования составляли 21 пункт, причем самыми основными были:

1. 8-часовой рабочий день.
2. Увеличение заработка пом. машиниста до 45 р. в мес.
3. „ „ смазчикам „ 35 „ „

Комната заседаний союза водников в 1907 году.

4. Увеличение заработка кочегарам „ 30 „ „
5. „ „ матросам „ 25 „ „
6. „ „ рулевым „ 40 „ „
7. Выдача постельных принадлежностей.
8. Выдача верхней одежды.
9. Наем повара для команды.
10. Не производить работу в первый день пасхи.
11. Медицинская помощь.
12. Страхование на случай увечья.
13. Устранение маклеров от посредничества при найме.
14. Не увольнять рабочих без третейского суда.
15. Вежливое обращение.
16. Уплата заработной платы за время забастовок.
17. Неприкосновенность стачечного комитета и т. д.

Так как предполагалось, что предприниматели явно не пойдут на удовлетворение выставленных требований, то союз решил об'явить забастовку, которую приурочить к моменту открытия навигации и выхода судов в плавание. Здесь имелось в виду, что задержка судов и невыход на работу должны будут повлечь большие убытки для судовладельцев и таким образом принудить пойти навстречу выставленным требованиям.

21 марта 1907 года требования были пред'явлены как „обществу пароходства", так и более мелким предпринимателям, которых называли „частными". Так как требования рабочих были отклонены, то была об'явлена забастовка. Для того, чтобы дать некоторое представление читателю о поведении рабочих в этой забастовке, мы позволим себе привести следующий эпизод, записанный т. Вакаром со слов участника забастовки тов. Атамасенко (члена временного правления союза).

„Для участия в руководстве забастовкой явился в II отделение 1 затона (мастерские около дачи Марголина) т. Стефан — соц.-демократ-большевик, пропагандист Подольского района, студент-политехник.

Переехав на катере „Парубок“ на остров, т. Стефан явился в условленное место и оттуда был проведен под охраной группы сознательных рабочих до II отделения, где и был устроен митинг. Следом за т. Стефаном на остров переехало несколько сыщиков и переодетых городовых, которые и на острове в отдалении продолжали следить за т. Стефаном. При этом сыщики прятались за лозовыми кустами, покрывавшими эту часть острова.

На митинге т. Стефан произнес горячую агитационную речь с призывом к забастовке, поднявшую настроение собравшихся. Речь продолжалась более часа и по окончании ее т. Стефан около 5—6 час. вечера тем же порядком, окруженный охраной той же группы рабочих, прошел к месту причала катера „Парубок“. Рабочие с т. Стефаном разместились на кормовой части катера, а два сыщика или переодетых городовых сели на носу.

Уже издали, приближаясь к Киевскому берегу, рабочие заметили, что у барьера пристани их ожидает целый отряд сыщиков и городовых. Было ясно, что арест т. Стефана неминуем. Сопротивление было бы бесполезно.

Тов. Стефан — подвижной блондин небольшого роста — мало выделялся от рабочих своей внешностью и костюмом. Больше всего бросалась в глаза его большая фетровая шляпа, придававшая ему общий облик социалиста-интеллигента того времени. Видимо, т. Стефан сообразил это, и вот, после причала катера, при высадке, произошло следующее:

Первыми вышли из катера сыщики, сидевшие на носу. Группа рабочих, с т. Стефаном посередине, проходила в это время гуськом, один за другим, в узком промежутке между машиной и стенкой катера; вся эта группа была скрыта от взоров сыщиков и городовых, стоявших на пристани, крышей катера. И вот, в этот момент, перед самым выходом т. Стефан быстро и решительно снял

с шедшего за ним рабочего его замасленную фуражку, одел ее на себя, а свою широкополую фетровую шляпу надел на рабочего. Рабочий, конечно, не протестовал, так как он сообразил в чем дело.

Когда т. Стефан поднялся из катера по лесенке на пристань, городовые и сыщики его пропустили, но, как только из под крыши показалась знакомая сыщикам фетровая шляпа, тотчас-же несколько рук опустилось на плечо ее носителя.

Для смотрящих сверху, с пристани на подымающегося из катера пассажира — широкие поля шляпы заслоняли лицо и плечи рабочего. Рабочий был немолодой уже, с большой бородой, одет он был в рабочий костюм, в фартуке, с традиционной кошелкой в руках.

Весь облик его не оставлял сомнения в том, что это не преследуемый социалистический агитатор, и рабочего пришлось освободить.

Стало ясно, что произошла ошибка, что сыщиков перехитрили и что птичка улетела...

Эпизод этот, который, кстати сказать, можно было бы хорошо инсценировать для кино-фильмы по истории профсоюза водников, вызвал в свое время много разговоров и смеха у водников.

После этого т. Стефан, скрываясь от жандармов и полиции, продолжал еще свою работу по проведению стачки и выступал перед забастовщиками в гавани на берегу".

Так началась забастовка, которая тянулась свыше недели. Стороны упорствовали: рабочие настаивали на своих требованиях и не приступали к работам,— предприниматели неохотно шли навстречу требованиям рабочих. Особенно несговорчивы были относительно 8-ми часового рабочего дня. Кончилась забастовка частичной победой союза. 29 марта 1907 г. пришли к соглашению с „частниками", а на другой день—30 марта с „обществом пароходства", и рабочие стали на работу.

О достижениях этой забастовки мы можем судить только по данным газеты „Киевская Мысль“, которая в своих коротких сообщениях отметила условия соглашения с частниками в номере от 1 апреля 1907 г.

„29 марта 1907 года между пароходовладельцами и служащими на пароходах состоялось соглашение, сущность которого сводится к следующему: помощнику машиниста жалованье увеличивается до 40 руб. в месяц, рулевым—до 35 руб., смазчикам до 25 руб., кочегарам до 22 руб. и матросам до 20 руб. Рабочий день должен продолжаться не более 8 часов. В первый день праздника пасхи работы не должны производиться; на каждом пароходе должен содержаться за счет хозяина повар, который варил бы пищу для пароходной команды. На удовлетворение этих требований согласились владельцы всех пароходов, принадлежащих разным частным лицам. Администрация же местных пароходных обществ об'явила, что согласна принимать на службу судовых рабочих на прежних условиях, т.-е. без увеличения жалованья им“.

В газете от 2-го апреля 1907 года было такое сообщение о соглашении союза с „обществом пароходства“.

„30-го марта между администрацией местных пароходных обществ и служащими на этих пароходах, об'явившими третьего дня забастовку, состоялось соглашение, сущность которого сводится к увеличению жалованья всем служащим на пароходах (кроме капитанов, их помощников и машинистов) в следующем размере: рулевым назначается прибавка к жалованью по три рубля в месяц, помощникам их по 2 руб. 50 коп., матросам и кочегарам по 2 р. в месяц. Назначение такой прибавки к жалованью вызовет, по приблизительным подсчетам пароходной администрации, повышение расходов в размере около 17.000 руб. в год“.

Пристав Подольского участка гор. Киева аккуратно доносил начальнику киевского охранного отделения о всех перипетиях конфликта между судовыми рабочими и правлением пароходства. Вот несколько таких донесений:

ПРИСТАВ
Подольского уч.
28 марта 1907 г.
№ 452.

Начальнику киевского охранного отделения.

28-го марта, с восстановлением сообщения с Трухановым Островом, вследствие бывшего почти в течение целых суток сплошного ледохода по р. Днепру, было обнаружено, что при желании дежурившего на Трух. Острове, на п/х „Силач" об-ва пароходства по Днепру и его притокам капитана Трунке вывести сего числа по распоряжению администрации пароходства буксиром зимовавшие там баржи с пристанями, предполагавшиеся к принятию им на службу на его пароход в качестве матросов и кочегаров в числе 13-ти человек, отказались от работы, заявив, что и остальные матросы и кочегары, находящиеся на Трухановом Острове, в казармах О-ва Пароходства, в ожидании открытия навигации в числе до 600 чел. также не пойдут на службу до увеличения содержания кочегарам с 25 до 30 руб. и матросам с 20 до 25 руб., выдачи обществом верхней одежды и постели для них и найма на каждый пароход прислуги для приготовления пищи, а также увеличения числа команд на несколько человек; а потому капитан Трунке, в виду солидарности остальных находящихся на острове судовых рабочих в ожидании службы с заявителями, вынужден был распоряжение администрации пароходства о выводе пристаней не исполнить.

Управляющий пароходн. об-вами Лишневский заявил, что он через своего помощника Тобульского и завед. мастерскими инж. Мандельштама об'явил всем матросам и кочегарам, желающим поступить на службу при открытии навигации на существовавших ранее условиях, что прием на службу будет произведен завтра, 29 марта, в 8 час. утра.

Так как судовые рабочие на службу еще не приняты и потому заявленное ими желание поступить на службу на прежних

условиях не может считаться юридически забастовкой и пред'явленное рабочими требование носит чисто экономический характер, то мною установлено лишь полицейское наблюдение за недопущением агитации с политическими целями.

Пристав *Книговский.*

Дело киевского охранного отделения № 70—1907 г.

ПРИСТАВ
Подольского полиц.
г. Киева уч.
31 марта 1907 г.
№ 456.

Начальнику киевского охранного отделения.

30-го сего марта пароходной администрацией было об'явлено, что они могут быть приняты на службу только на прошлогодних условиях, а кто не желает служить за такое же жалование, как раньше, может из владений о-ва на Трухановом Острове удалиться, после чего рабочие числом до 400 чел., с Труханова Острова спокойно ушли по квартирам и только некоторые из'явили согласие остаться на прежних условиях. К вечеру число таких рабочих увеличилось, а затем сего числа, в особенности после об'явления распоряжения управляющего, что матросам и кочегарам будет добавление жалования по 2 руб., рулевым по 3 руб., а пом. рулевых по 2 р. 50 к. в месяц— судорабочие охотно заняли свои прошлогодние места и, таким образом, недоразумения между судорабочими и управлением пароходства прекратились. Никаких беспорядков не было. Сего числа выведено из залива с зимовки на Днепр 11 пароходов и 1 пристань, а завтра 1 апреля после молебна предполагается отправить первый пассажирский пароход на п. Екатеринослав, если не появится вновь ледоход.

Пристав *Книговский.*

В конце марта около 600 человек судовых рабочих в казармах общества пароходства по Днепру, дождавшись начала навигации, отказались становиться на работу до увеличения платы (кочегарам с 25 р. до 30 р., матросам с 20 до 25 р.), выдачи верхней одежды (спецодежда) и

постели, найма прислуги для приготовления пищи (на каждый пароход) и увеличения численности команд на несколько человек. Администрация общества сперва отстаивала прошлогодние условия, но затем набавила матросам и кочегарам по 2 р., рулевым по 3 р., их помощникам—по 2 р. 50 коп. в месяц, после чего работы начались.

В одном из донесений пристава упоминается о двух прокламациях: 1) комитета рабочих пароходства с призывом об'единиться и восстать против капиталистов, охраняемых администрацией, и 2) с требованием судовых команд об улучшении быта, изложенным в 21 пункте.

Успехи забастовки судовых команд окрылили надеждой и другие группы рабочих. В апреле 1907 года бастовали судоремонтные рабочие—плотники и столяры, выставившие требование о повышении заработной платы.

Помещаемое ниже полностью донесение того же пристава Подольского участка охранному отделению о забастовке плотников и столяров пароходства дает характеристику забастовки и ее результатов для рабочих.

ПРИСТАВ
Подольского уч.
26 апреля 1907 г.
№ 12064.

Начальнику киевского охранного отделения.

В мастерских об-в пароходства на Трухановом Острове рабочие плотники и столяры, в числе 100 чел. из общего числа всех рабочих до 500 человек, в 9 час. утра 26 с. апреля прекратили работы на том основании, что об-во часть рабочих, 40 чел., за две недели до пасхи уволило за сокращением штата, между тем, окончание работ на пароходах отдано подрядчикам—трем евреям, что по фабричному уставу не допускается. Подрядчик таким же рабочим платит по 1 р. 20 к. и 1 р. 30 к.

в день, а об-во своим рабочим—по 90 к. и не более 1 р. 05 к.; поэтому рабочие заявили просьбу о добавке платы, а об-во не согласилось, об'явив, что через 2 недели будут рассчитаны еще, 70 человек. По жалобе рабочих явился фабричный инспектор Бояджиев и примирил рабочих с об-вом, которое обязалось продержать их еще две недели, увеличив плату плотникам по 1 р. 20 к., а столярам по 1 р. 30 к. в день, с условием удаления подрядчиков, и, таким образом, рабочие согласились и завтра с утра приступят к работе. Весь день рабочие вели себя прилично и никого с работ не снимали.

Пристав *Кишловский.*

Период затишья.

Оправившись от ударов, нанесенных революцией 1905-го года, царское правительство переходит в контр-наступление на рабочий класс. Уже в 1906 году начались репрессии против профессиональных союзов. Союзы закрывались, активные работники арестовывались и сажались в тюрьмы или высылались под надзор полиции. Под ударами реакции и вследствие промышленного застоя наступает упадок революционных настроений рабочих масс. Яркие революционные выступления днепровских речников не были незаметны для глаза царской охранки и полиции, судя, хотя бы, по приведенным выше документам, и поэтому репрессии коснулись также легализованного в 1907 году союза судовых команд и отдельных рабочих. Многие активные революционно-настроенные рабочие были выброшены за борт и бродили без заработка; самые активные руководители союза преследовались полицией и были—кто арестован, кто вынужден бежать и скрываться.

Боевое выступление первого профсоюза судовых команд (экономическая забастовка 1907 года) было в то же время последним аккордом днепровских речников вплоть до 1917 года. Общее оживление рабочего движения в 1912 году, после ленских расстрелов, не могло создать более или менее благоприятных условий для жизни союза. Наоборот, полицейский режим еще сильнее

зажимал в тиски рабочий класс, почувствовав силу рабочих на опыте революции 1905 года и боясь, чтобы не повторилась революция, так много причинившая беспокойства царскому сомодержавию. Это подтверждается хотя бы следующим документом:

Директору департамента полиции 4 мая 1913 г.

1 мая 1913 года из числа почти 12000 рабочих г. Киева забастовало 1915 человек.

Забастовка во всех перечисленных местах носила мирный характер и никаких преступных выступлений и уличных демонстраций не было. В пароходных мастерских полицией задержано за агитацию в пользу забастовки четверо рабочих, список коих при сем представлен. У задержанных за агитацию произведены обыски, не давшие положительных результатов. Лица эти по делам вверенного мне отделения до сего времени не проходили.

Подполковник *Леонтьев.*

Список лиц, задержанных в г. Киеве 1 мая 1913 г. за подстрекательство к забастовке:

Сычев, Герасим Лукич.
Писаненко, Павел Иванович (токарь).
Родионов, Михаил Кузьмич.
Дидковский, Антон Мечиславович (Труханов Остров, 18).
Прокламация УСДРП Комитета Киевской организации РСДРП.

(Из дела № 52—1913 г. охранного отделения. Фотография Писаненко).

Так, начиная с 1908 г., союз начал умирать тихой смертью, зажатый жандармскими тисками разгулявшейся реакции. Членские взносы почти никем не вносились. В начале мировой войны, когда Россия была втянута в мировую бойню, совсем нельзя было помышлять об оживлении союза. Правительство, воспользовавшись войной, совсем прихлопнуло профсоюзы; милитаризация промышленности и введение всяких чрезвычайных законов

по обороне „отечества“, на самом деле направленных против рабочих и их классовых организаций, уничтожили всякую почву для существования слабых профессиональных организаций.

Весь период 1908—1916 гг. включительно можно характеризовать, как период полного затишья среди речников и застоя в жизни и деятельности их профессионального союза. Кроме нерегулярных и случайных собраний и демонстраций, вроде маевок и т. п., за все это время мы не могли отметить ни одного выдающегося, яркого факта массового революционного выступления рабочих. Союз, хотя формально и не распустил себя, но фактически распался и не проявлял значительных признаков жизни вплоть до 1917 года. В таком состоянии застала союз судовых команд на Днепре февральская революция, захватившая вновь все слои рабочего класса, в том числе днепровских речников. С этого момента начинается та титаническая борьба, которую пришлось выдержать всему российскому пролетариату и которая закончилась на первом главном этапе — борьбы за диктатуру пролетариата—победой рабочих.

В этой величайшей исторической борьбе рабочие морского и речного транспорта не остались безучастными зрителями и так же самоотверженно и героически вместе со всеми рабочими несли на себе все тяжести революции и гражданской войны до последних дней.

1917 год

После февральской революции.

Втянутая в мировую войну, разыгравшуюся в 1914 году между крупнейшими промышленными странами Европы борящимися за влияние в Европе и расширение рынков, Россия, как молодая капиталистическая страна, со слабо развитой промышленностью и техникой, конечно, не могла: выдержать столь затянувшейся борьбы и должна была первой выбыть из строя воюющих государств.

Но как выбыть?

Заключить сепаратно мир царская Россия не могла, ее связывали определенные обязательства перед союзниками. Вместе с тем экономический кризис, вызванный войной, обнищание рабочих и крестьянства, которые больше всех несли материальные и физические тяготы войны, все это вызывало недовольство войной среди рабочих, крестьян и в армии среди солдат. Атмосфера сгущалась с каждым днем, и надо было быть близоруким, чтобы не предвидеть революционного исхода. Между тем царское правительство упорно продолжало войну, как бы не замечая разрухи и голода, царивших в стране.

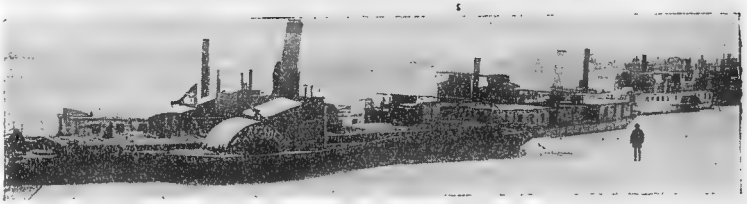
Дело кончилось революцией, свергнувшей вековой гнет самодержавия. Однако, после февральской революции в положении страны и ее политике немногое изменилось.

Свергнув царское самодержавие, февральская революция, как революция буржуазная, поставила у власти буржуазию, которая, при поддержке социал-соглашательских партий, продолжала империалистическую политику

и повела агитацию за войну „до победного конца", прикрываясь лозунгами борьбы за свободу против воинствующего германского милитаризма. Это стремление русской буржуазии поддерживали буржуазные правительства „союзников", пославших в Россию к рабочим вождей соглашательского 2-го Интернационала—Альберта Тома и Вандервельде, выступавших, между прочим, в Киеве, которые призывали русских рабочих продолжать войну „до победного конца". Революционный энтузиазм русских рабочих буржуазия Англии и Франции пыталась при помощи 2-го Интернационала использовать в своих империалистических целях. Классовые задачи пролетариата социал-соглашательскими агитаторами замазывались при помощи таких терминов, как: справедливость, свобода, равенство братство и прочие буржуазные прелести для красного, словца, а дальше—иди воевать, так как, де, „отечеству" угрожает опасность и проч., и проч.

Однако, свержение царизма открыло новые возможности для об'единения рабочих масс, для роста профессионального движения и для развития его на базезащиты экономических и политических прав об'единяемых рабочих.

С падением царской власти, пали все стеснявшие рабочих жандармские рамки в их общественно-политической жизни. Свобода собраний, стачек, а также свобода организовываться в союзы вызвала повсеместный стихийный рост профессиональных союзов во всех отраслях труда. Организация происходила с низов, союзы росли с каждым днем, ячейки будущих всероссийских производственных профессиональных союзов возникали повсеместно во всех предприятиях. В городах создавались советы профсоюзов для общего направления их деятельности и борьбы.



Суда на зимовке во втором затоне.

Среди днепровских водников.

К этому времени на Днепре и его притоках было много пароходных обществ, кампаний и отдельных владельцев, обладавших большим количеством судов парового и непарового флота,—кроме того такие государственные водные учреждения, как киевский водный округ путей сообщения (КОПС), ведомства бывшего министерства путей сообщения, и Херсонский и Николаевский морские торговые порты, ведомства министерства торговли и промышленности. В ведении этих учреждений было много технических судов и снарядов. Как частные пароходные предприятия, так и КОПС и порты имели свои судоремонтные средства, в виде оборудованных механических мастерских, эллингов, доков и проч.

Весь Днепровско-Бугский речной бассейн разделен на два судоходных бассейна днепровскими порогами в районе между г. Запорожьем (бывш. Александровск) и г. Екатеринославом, тянущимися на протяжении 60 верст.

Это обстоятельство делает возможным днепровский транзит от устьев Днепра в верховья и обратно только в виде смешанных водно-железнодорожных перевозок;

и посколько судоходство по Днепру и притокам, благодаря совершенно несудоходной порожистой части Днепра, делится на два бассейна, то и все водное хозяйство, благодаря этим естественным причинам, развивается в виде двух отдельных бассейнов днепровского транспорта, со своими хозяйственно-административными центрами. Такими центрами речного судоходства были г. Киев и г. Херсон.

Киев является главным узловым пунктом всего судоходства среднего и верхнего Днепра, от Екатеринослава до Смоленска, и притоков его судоходно-сплавных рек— Припяти, Десны, Сожа, Березины. В Киеве также была резиденция всех пароходовладельцев и главная ремонтная и зимовочная база.

В Киеве находился округ путей сообщения (КОПС) и его главная техническая база. Между прочим КОПС'у подчинены были речные пути Нижнего Днепра, Буга и Днестра, за исключением части морских путей, которые находились в ведении и техническом обслуживании Херсонского и Николаевского торговых портов. Частный паровой коммерческий флот был сосредоточен в акционерном обществе — „I и II общество пароходства по Днепру и его притокам"; вторым было товарищество „Буксир" и множество мелких владельцев, в особенности, непаровых судов. В Киеве сконцентрированы главные массы квалифицированных рабочих-водников.

Херсон, кроме того, что был весьма оживленным морским торговым портом, также являлся базой и узловым пунктом для речного флота Нижнего Днепра. Здесь было главное агентство РОПиТ, с речной флотилией товаро-пассажирских пароходов, затем более мелких пароходных компаний и множества владельцев баржей и парусных судов. Херсон являлся главным пунктом скопления

водников плавающего и берегового состава и к нему тяготели все прочие местные линии Нижнего Днепра, где постоянно проживало много моряков, как например: Алешки, Голая Пристань, Збурьевка и даже Никополь.

Алешки и Голая Пристань почти целиком являются селами мореходцев, пополнявших кадры черноморских моряков, особенно парусников, так же, как на Верхнем Днепре м. Радуль или г. Любечь, или на Волге село Кадницы составляют родину тамошних речников. Все они находились в экономической зависимости от пароходных обществ и судовладельцев, так как основными средствами к жизни у них у всех был заработок на транспорте и, частично, у некоторых—рыбные промыслы.

Перечисленные условия предрешили, как мы видим впоследствии, после национализации флота, будущую административно-хозяйственную структуру водного транспорта Днепровского бассейна, в виде двух самостоятельных государственных речных пароходств: Верхне-Днепровского, с центром в Киеве, и Нижне-Днепровского, с центром в Херсоне. А также в известной степени предопределили и будущее построение профессионального союза.

Профессиональное строительство среди днепровских водников в 1917 году закипело сейчас же после февральской революции, как и в остальных отраслях труда. Совершенно стихийно, без всякого руководства, созданы были, как постоянный институт, общие собрания по цехам, предприятиям и конторам, с исполнительным комитетом, выполнявшим повседневные функции профессионального органа, и в первую очередь по защите экономическо-правовых интересов рабочих и служащих данного предприятия или учреждения. В одно и то же время создавались организа-

ционные комиссии и группы по организации профессионального союза и разработке устава союза.

Следует отметить весьма характерное явление в строительстве союза 1917 года. Указанный нами здесь временный институт общих собраний с исполнительным комитетом, по существу является прототипом нынешних месткомов нашего союза, об'единившего всех водников по производственному признаку. В собраниях участвовали все рабочие и служащие данного предприятия или учреждения, и исполнительный комитет обслуживал и представлял всех, независимо от профессии или специальности работающих в этом предприятии. При этом многие из рабочих или служащих состояли в то же время в союзе своей основной профессии, как, например: в союзе металлистов, деревообделочников или конторских служащих пароходных предприятий. Это обстоятельство указывает на то, что в современных условиях формы организации союза по профессиям, приобревшие в свое время на западе определенную устойчивость, уже отжили свой век, и лучшая форма обслуживания членов есть производственный принцип об'единения, который в скором времени и был положен в основу союзного строительства в российском профессиональном движении. Первыми сорганизовались с первых же дней революции, конечно, те водные профессии, которые имели уже прошлый опыт борьбы. Так, в Херсоне образовался союз моряков под названием: „Херсонский отдел Черноморского союза моряков", куда входили моряки, работающие на судах или проживающие в районе Нижнего Днепра, и позже „Союз конторских служащих пароходных предприятий", а также эвакуированный в Херсон с Дуная „Килийский отдел Черноморского союза моряков" с Дунайской транспортной флотилией и судовыми командами*).

*) См. приложения II — „Воспоминания тов. Кишляна".

В Киеве сорганизовался союз рабочих судовых команд и конторских служащих I и II пароходных обществ под названием „Союз тружеников Днепровского коммерческого флота". Возник было еще совсем отдельно „Союз конторских служащих пароходных предприятий", который об'единял конторских служащих товарищества „Буксир" и других, так называемых частных пароходных предприятий, но, просуществовав самостоятельно около двух месяцев, влился в первый союз. Обособленно возник союз служащих киевского водного округа путей сообщения (КОПС'а), с центральным исполнительным комитетом округа во главе. В сферу его обслуживания входили все служащие КОПС'а Верхнего и Нижнего Днепра, с притоками Южного Буга и Днестра. Эта, надо сказать, довольно своеобразно, сверху построенная организация образовала на всех казенных судах „судовые управы", что-то вроде судовых комитетов на транспортных судах военного ведомства. Судовые команды, будучи неудовлетворены такой организацией и обслуживанием ЦИК'ом КОПС а, в конце 1917 года сами, через голову ЦИК'а, собрали общее собрание судовых команд и избрали комитет подвижного состава, под названием „Судовой комитет служащих и рабочих судов и снарядов КОПС'а".

Тов. Махиня.

Кроме того параллельно ЦИК'у украинской частью служащих была образована „Рада спилкы водяных шляхив Украины". Эта организация вела борьбу за украинизацию КОПС'а, являясь опорой центральной рады, и претендовала заменить собой ЦИК КОПС'а.

Такое начало получило союзное строительство в 1917 г. среди водников Днепра.

Идя по пути об'единения всех работающих на водном транспорте, уже в сентябре 1917 года водники составили об'единение моряков и речников, закрепленное Всероссийским с'ездом моряков и речников в Петрограде, а затем об'единенное с союзом рабочих и служащих внутренних водных путей сообщения (МПС) в январе 1918 года на чрезвычайном всероссийском с'езде, созванном одновременно Цекмореком и Викводом в Ленинграде.

Экономическая борьба в 1917 году.

Условия труда к моменту февральской революции были невыносимо тяжелые. Заработная плата была низкая и с каждым днем реально понижалась в связи с падением денежной валюты и ежедневно растущей дороговизной жизни. Флот был в большей своей части мобилизован и труд на судах милитаризован. Пароходные компании и судовладельцы, пользуясь условиями военного времени, нажимали на рабочих при поддержке государственных и военных властей, эксплоатировали труд речников самым беспощадным образом. Рабочий день произвольно устанавливался судовладельцами и администрацией пароходных обществ; всякие протесты со стороны рабочих или попытки выставить какие-либо требования улучшения условий труда или повышения заработной платы подавлялись мерами полиции, а в отношении активных рабочих применялись репрессии и т. д.

Трудно привести здесь заработок того времени в реальных рублях для сравнения, так как к тому времени за время войны рубль понижался в цене несколько раз в переводе его на довоенную покупную стоимость. Кроме того никак невозможно привести здесь какие-либо средние ставки даже для однородных профессий, так как пестрота в оплате труда различными пароходствами и отдельными судовладельцами была невероятная. Для того,

чтобы читатель мог составить себе представление хотя бы об относительных размерах заработка, мы здесь приведем размер заработка большинства судовых команд на Днепре за 1916 год:

Капитан.	50 руб.	+ стол 25 руб.
Помощник капитана.	25 „	+ стол 25 „
Рулевой.	40 „	
Помощник рулевого.	35 „	
Машинист.	50 „	+ стол 25 „
Помощник машиниста	25 „	+ стол 25 „
Смазчик	35 „	
Кочегар.	20 „	

Александр Ливер.

Если учесть низкую покупную стоимость рубля 1916 г., то эти заработки надо признать весьма мизерными.

Поэтому с первых же дней организации союза, в период февральской революции, союз речников по всей линии вступает в ожесточенную схватку с предпринимателями на почве выставленных рабочими экономических требований: повышения заработной пла ты, улучшения условий труда и проч.

Борьба была ожесточенной, потому что рабочие встретили большое сопротивление со стороны предпринимателей, судовладельцев и администрации пароходных обществ, которых поддерживали военные и гражданские власти.

Очередной и основной задачей только что сорганизованного союза было добиться улучшения условий труда и повышения заработной платы. Борьба за коллективный договор была лозунгом дня союза, и дело не обошлось без конфликтов с предпринимателями-пароходчиками. Упорство судовладельцев приходилось ломать не только путем третейского разбирательства конфликтов, но применять крайние меры экономической борьбы—забастовки.

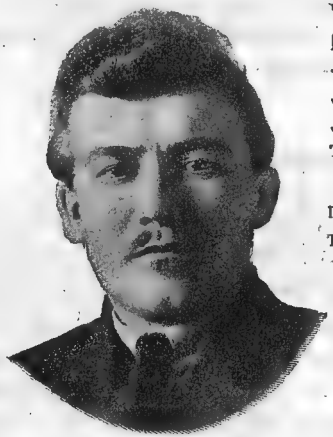
Забастовка рабочих товарищества „Буксир".

В июле месяце 1917 года „Союз тружеников Днепровского коммерческого флота" в Киеве выработал условия труда и нормы оплаты и пред'явил проект коллективного договора судовладельцам так называемого частного флота. Так как предприниматели наотрез отказались удовлетворить требования союза, то был избран стачечный комитет и об'явлена забастовка судовых команд. Член стачечного комитета т. Гончарук в своих воспоминаниях, между прочим, так передает про эту забастовку:

„В 1917 году в комитете союза тружеников Днепровского коммерческого флота работали тт. Ищенко, Ливер Александр, Ливер Георгий, Холостенко, Щербаков, Гончарук, Мартынов и другие. Тов. Голомшток был делегатом служащих управления. Работу вели преимущественно среди судовых команд пароходных обществ; частных трудно было об'единить в одно целое, но все-же, в конце концов, удалось. Впервые мы организованно требовали повышения зарплаты, увеличения штата, перехода на трехсменную вахту и проч.

Меньшевистский Совет рабочих депутатов требовал прекращения забастовки, основываясь на необходимости перевозки продуктов для армии на немецкий фронт.

Стачечный комитет (Георгий Ливер, капитан Адамченко, машинист Ткаченко и я) пошел об'ясняться. Договориться не удалось. Тогда мы отправились в комитет большевиков. Товарищ Пятаков одобрил наши действия и сказал, чтобы мы добивались полной победы.



А. Г. Ищенко.

Забастовка прошла исключительно организованно. Мы разослали по всей линии наших людей и в три дня, как по команде, остановили решительно все движение на Днепре и его притоках.

В результате мы добились полного удовлетворения всех требований".

Но с усилением власти украинской центральной рады предприниматели вновь повели наступление на союз. Договор, заключенный во время забастовки, начали нарушать, и союзу пришлось вновь избрать стачечный комитет с целью призвать к забастовке. Однако, дело до забастовки не дошло, судовладельцы были вызваны в примирительную камеру, где под угрозой забастовки и были приняты определенные условия помещаемого ниже коллективного договора.

Вот текст принятого в примирительной камере коллективного договора:

„1917 года, декабря 19-го дня, киевская центральная примирительная камера в составе: председателя А. Н. Энтелиса, Э. О. Ротмана, А. И. Гессена, И. И. Богушевского и членов М. М. Зусьмана,

Э. Е. Калмановского, М. В. Реута, С. М. Лесова, Е. Г. Горбачева и И. О. Белоцерковского при и. д. секретаря П. М. Гольтперштейне,—рассмотрев в открытых заседаниях дело о конфликте между союзом тружеников Днепровского коммерческого флота и собственниками и арендаторами буксирных и грузовых судов—именуемыми ниже „судовладельцами": товариществом Днепровских пароходств „Буксир" в лице И. М. Лещинского, Я. Смагоринского, П. Лопатицкого и Ариштейна (пароходы—Верный, Фультон, Зевес, Удалой, Передовой, Марс, Венера, Меркурий, Бела, Аполлон, Фаня, Герцель, Цехоцинок, Леон, Нева, Толстой и Польза), Ш. Ш. Кацнельсоном (пароходы—Эсфирь, Саул, Наталия), Е. Ш. Кацнельсоном (пар. Волга), И. Лемпертом (пароходы: Звезда, Тетерев, Ловкий), Днепровским пароходным товариществом (пароходы: Татьяна, Онегин, Слава, Луна, Демон), Б. М. Эпштейном и И. О. Раппопортом (пар. Монтефиоре), г-жой Гальбург (катер Беженец), Я. Пешинским (пар. Днепровец), Б. М. Розовским (пар. Грузенберг), г-ном Соловьевым (пар. Атлет), Б. Гальбургом (пар. Бар. Гинзбург), А. М. Лившицом (пар. Сион), И. Л. Гендманом (пар. Курьер), М. Ш. Муравкиным (пар. Адмирал Арнольд), И. Раткевичем (пар. Планета) и Тульско-Черкасским Т-вом (пар. Россия), — касающееся установления между сторонами коллективного договора, приняв в соображение все обстоятельства дела, данные сторонами об'яснения и представленные ими доказательства, по утверждении достигнутых между сторонами соглашений и по разрешении оставшихся спорными между сторонами положений,—

п о с т а н о в и л и: определить отношения между Союзом тружеников Днепровского коммерческого флота и вышеозначенными судовладельцами следующим образом:

1) Наем и увольнение служащих и рабочих производится судовладельцем или его уполномоченным.

2) Всякий труженик, принятый предпринимателем, посылается для регистрации в союз тружеников Днепровского коммерческого флота, когда к этому встречается возможность. Неисполнение тружеником этого правила лишает предпринимателя права пользоваться трудом этого труженика.

3) Если союз тружеников Днепровского коммерческого флота находит прием на службу определенного лица недопустимым по причинам морально-общественного характера, то заявляет против этого приема протест, в силу чего дело поступает на рассмотрение Киевской центральной примирительной камеры, причем нанятое лицо продолжает оставаться на службе, исполняя свои обязанности.

В случае неблагоприятного для служащего решения Киевской центральной примирительной камеры, служащий увольняется, причем получает только заработную плату по день постановления камеры, без всяких прибавок.

4) При увольнении служащего или рабочего по причинам дисциплинарного характера (за определенный проступок, неисполнение обязанностей, несоответствие своей должности и т. п.), таковое увольнение может быть опротестовано союзом тружеников Днепровского коммерческого флота, в виду чего дело поступает на разрешение Киевской центральной примирительной камеры, причем уволенный не посещает предприятия, но продолжает занимать квартиру, буде таковая предоставлена ему судовладельцем вне парохода.

При неблагоприятном для уволенного решении Киевской центральной примирительной камеры, уволенный получает расчет по день конфликта без всяких прибавок.

При благоприятном для уволенного решении Киевской центральной примирительной камеры последствия определяются в самом решении камеры.

5) При увольнении служащих или рабочих по причинам экономического характера (сокращение штатов, сокращение размеров предприятия и т. п.) каждому увольняемому, сверх причитающейся по расчету заработной платы, выплачивается месячный оклад жалованья, если он прослужил в данном предприятии непрерывно не менее трех месяцев, и полумесячный, если прослужил менее трех месяцев.

6) Если союз тружеников Днепровского коммерческого флота усмотрит, что под видом увольнения по причинам экономического характера производится увольнение дисциплинарное, то может опротестовать подобное увольнение, в силу чего дело поступает на разрешение Киевской центральной примирительной камеры.

7) При ликвидации предприятия, имеющей последствием потерю мест всеми или частью занятых в нем тружеников, сверх следуемой при обычном расчете заработной платы лишившиеся работы получают: прослужившие не менее года — месячный оклад, прослужившие не менее двух лет — двухмесячный оклад.

Примечание: Переход предприятия от одного лица к другому, при условии оставления для плавания в том же бассейне, не считается ликвидацией предприятия.

8) После полного закрытия навигации, по окончании всех работ, связанных с установкой пароходов на зиму, все увольняемые администрацией труженики, прослужившие в данном предприятии всю навигацию, получают сверх причитающихся им по расчету сумм, месячный оклад жалованья,—прослужившие до указанного момента не менее трех месяцев — полумесячный оклад.

9) Рабочий день определяется в 8 часов действительного труда, поскольку к тому не встречается препятствий технического характера.

Способ и порядок введения восьмичасового рабочего дня определяются соглашением Союза тружеников Днепровского коммерческого флота с судовладельцами или их уполномоченными.

Примечание: 1. Для кочегаров рабочий день определяется в 6 час. действительного труда.

2. Во время зимней стоянки судов все трудящиеся работают 8 часов, пользуются воскресным и праздничным отдыхом; в предпраздничные дни работают 7 часов (праздничными днями признаются воскресенья и двунадесятые праздники).

10) Сверхурочные работы допускаются по соглашению между судовладельцами или их уполномоченными и Союзом тружеников Днепровского коммерческого флота,—в случае невозможности, по обстоятельствам дела, непосредственных переговоров с союзом—по соглашению с командой судна, в экстренных случаях—по указанию командира, либо машиниста судна. Сверхурочные работы оплачиваются в полуторном размере, считая месяц в навигационное время в 30 дней, в зимнее время в 25 дней.

Сверхурочные работы в экстренных случаях, на производство коих потребно менее одного часа времени, оплате не подлежат.

Работа сверх 8-ми часов на тех судах, где введение 8-ми часового рабочего дня технически невозможно, оплачивается в ординарном размере.

11) Труженики, прослужившие в предприятии не менее целой навигации непрерывно, пользуются во время зимней стоянки трехнедельным отпуском с сохранением содержания, при условии представления по требованию судовладельца на время своего отсутствия заместителя, отвечающего необходимым на данном месте техническим требованиям.

Заместитель, как нанятый на срок, при расчете получает только за проработанное время.

Время и порядок отпусков устанавливаются администрацией совместно с командой судна в целом.

12) В особо исключительных случаях, подтверждаемых достаточными данными, труженики имеют право получать краткосрочные отпуска и в навигационное время.

13) Женщины, прослужившие в предприятии не менее года, в случае родов получают от предприятия отпуск, с сохранением содержания, на 4 недели до родов и на 4 недели после родов, причем такой порядок устанавливается до начала функционирования больничных касс.

14) При желании одной из сторон изменить ставки заработной платы, сторона эта обязана предупредить противную сторону за 6 недель.

15) Женщина получает столько же, сколько и мужчина, при одинаковом с мужчиной исполнении одних и тех же обязанностей.

16) Наличным годовым служащим, прослужившим в данном предприятии непрерывно не менее 4-х месяцев, сверх нормального оклада, уплачивается премия, в размере получаемого оклада жалованья, перед рождеством, либо перед пасхой.

17) Администрация не может делать вычетов из жалованья служащих, избранных в числе пяти тружениками буксирного и грузового флота в состав правления Союза тружеников Днепровского коммерческого флота, за время, потерянное ими при исполнении непосредственных обязанностей по союзу.

Расходы, отсюда проистекающие, распределяются пропорционально между владельцами буксирных и грузовых судов, для чего владельцы буксирных и грузовых пароходов вносят ежемесячно вперед в кассу киевского комитета совета с'езда судовладельцев по одному проценту платимого служащим на пароходах жалования.

18) На пароходе должен быть повар или кухарка для команды и необходимая посуда.

Примечание: 1. Все служащие должны пользоваться общим столом за их счет.

2. Все покупки для всего штата, во избежание задержки парохода, производятся заблаговременно одним выборным из числа команды лицом, отсутствие коего в данный момент не стесняет работы на пароходе.

19) Настоящее решение вступает в силу с момента постановления Киевской центральной примирительной камеры, за исключением п. 17, вступающего в силу с 18 февраля 1918 года.

Настоящее решение сохраняет силу до конца навигации 1918 года, включая и установку пароходов на зимовку. Союзу тружеников Днепровского коммерческого флота предоставляется право продлить его действие до начала навигации 1919 года, причем в этом последнем случае сторона, не желающая продолжения действия сего решения на навигационное время 1919 года, обязана заявить об этом противной стороне в Киевской центральной примирительной камере не позже 1-го февраля 1919 г. При несоблюдении сего, решение сохраняет силу до конца навигации 1919 г.

20) Все споры, возникшие в связи с толкованием настоящего договора, равно как и разногласия между администрацией и Союзом тружеников Днепровского коммерческого флота, а также командами отдельных судов, при совместных действиях, предусмотренных настоящим решением, поступают на разрешение Киевской центральной примирительной камеры, постановления которой считаются окончательными.

21) При переходе парохода от его владельца к новому владельцу или арендатору или обратно (в последнем случае—если пароход передается до-

срочно, по договору), лицо, передающее пароход, обязано перенести на лицо, принимающее пароход, все обязанности по сему решению".

Экономический конфликт в КОПС'е.

Мы уже указывали, что организовавшийся при КОПС'е ЦИК, в состав которого вошли в большинстве представители администрации, руссофилы, и украинская националистическая организация — „Рада спилки рабочих и служащих водяных шляхив Украины" во главе с инженерами-украинцами Филипчуком и Педесом (ставшими потом министрами в украинском правительстве центральной рады), с первых же дней своего существования был поглощен борьбой за влияние. Руководство Циком, выпавшее на 1-м делегатском с'езде служащих и рабочих КОПС'а на долю группы заправил с великодержавной российской ориентацией, в период второго делегатского с'езда, в ноябре 1917 года в г. Киеве, как будто начало колебаться с усилением центральной рады, и украинские „самостийники" провели ряд своих постановлений и, между прочим, крикливую резолюцию поддержки украинской центральной рады. По этому поводу даже была избрана с'ездом специальная делегация для вручения с помпой приветственной резолюции правительству центральной рады. В ответ на с'езд прибыл украинский министр путей сообщения Ещенко с ответным приветствием от правительства.

Пока в верхушках, таким образом, шла борьба за влияние и прочее, одновременно среди рабочих мастерских и судовых команд нарастало недовольство руководящей верхушкой—на почве материальной неудовлетворенности, тяжелых условий труда и произвола администра-

ции. Рабочие, помимо Цика, создавали заводские комитеты, комитет судовых команд и вырабатывали экономические требования об улучшении условий труда и повышении заработной платы.

Так как администрация округа несклонна была удовлетворять вполне справедливые экономические требования, выставленные еще в августе 17 года, то, по инициативе рабочих II затона и судовых команд, были пред'явлены правлению округа в начале октября 1917 г. ультимативные требования, с угрозой забастовки в случае неудовлетворения выставленных требований. Делать было нечего. Руководители Цика, хотя и не сочувствовали этому движению, но, под давлением масс, чтобы удержать в своих руках руководство организацией, решили поддержать это требование рабочих. Ниже мы приводим переписку по ведомству путей сообщения, которая с достаточной ясностью вскрывает всю рутину казенной бюрократии, отношение к вопросам труда и ту растерянность и панику, которая охватила чиновников в период революции.

Вот документы, заслуживающие внимания:

М. П. С. Срочно.

ПРАВЛЕНИЕ
Киевского Округа
Путей Сообщения.
КАНЦЕЛЯРИЯ.
Октября 7 дня 1917 г.
№ 32551.
г. Киев.

В Управление полевого дорожного контроля КОПС'а.

В виду пред'явления служащими и рабочими на судах и снарядах округа требования об улучшении их материального положения и в виду предупреждения, что в случае неудовлетворения их требований будет об'явлена забастовка, правление округа просит управление командировать своего представителя на совещание, имеющее быть сегодня в 8 ч. вечера (в правлении).

Начальник округа инженер Н. Попов.
Правитель канцелярии (подпись).

Этот документ основан на весьма интересном следующем рапорте заведывающего канцелярией по военным работам КОПС'а.

Г. начальнику Киевского округа путей сообщения.

Заведывающего канцелярией бюро
по военным работам Киевского округа
Ивана Ивановича Стефанского.

Р А П О Р Т.

7-го сего октября на 8 часов вечера вами назначено было заседание общего присутствия, с участием представителя контроля, по поводу изыскания мер к предотвращению на судах и снарядах округа экономической забастовки служащих и рабочих, пред'явивших сего числа категорические требования о проведении в 8-ми дневный срок норм содержания, указанных в докладе общему присутствию от 17 августа за № 21.

В виду того, что из переговоров по телефону выяснилось, что в управлении полевого контроля никого из чинов управления налицо не имеется, вами сего числа, приблизительно в начале 5-го часа дня, поручено мне было отправиться на квартиру заместителя полевого дорожного контролера КОПС'а г. Слоницкого с повесткой, приглашающей представителя контроля на означенное заседание,—что мной и было незамедлительно исполнено.

Выйдя ко мне в переднюю и ознакомившись с содержанием повестки, г. Слоницкий отказался принять таковую, мотивируя свой отказ невозможностью найти в это время кого-либо из чинов контроля; на просьбу же мою в виду экстренности и серьезности подлежащих обсуждению вопросов, лично г. Слоницкий ответил, что участвовать в заседании не желает.

И. Стефанский

Наступление союза было так стремительно, что в тот же вечер, 7-го октября, заседало общее присутствие правления КОПС'а. Мы приводим протокол этого совещания полностью:

Ж У Р Н А Л

О б щ е г о п р и с у т с т в и я

Правления Киевского округа путей сообщения,

7 октября 1917 года, за № 466-а.

Председательствовал: Начальник округа инженер П о п о в.

Присутствовали:

Исп. об. пом. начальника округа, инженер З а в а ц к и й, член общего присутствия, инженер Р и х т е р, председатель Всероссийского комитета служащих и рабочих на водных путях А п р е л е в и представитель от служащих и рабочих КОПС'а (на правах члена общего присутствия), делегат А н ш е л е с.

Представитель контроля на заседание не прибыл.

П р о т о к о л з а с е д а н и я о б щ е г о п р и с у т с т в и я о т 7 о к т я б р я 1917 г о д а п о п о в о д у и з ы с к а н и я м е р к п р е д о т в р а щ е н и ю з а б а с т о в к и с л у ж а щ и х и р а б о ч и х н а с у д а х и с н а р я д а х о к р у г а, п р е д я в и в ш и х с е г о ч и с л а т р е б о в а н и я о п р о в е д е н и и в 8-ми д н е в н ы й с р о к н о р м с о д е р ж а н и я, о д о б р е н н ы х п о ж у р н а л у о б щ е г о п р и с у т с т в и я о т 6 с е н т я б р я с/г. з а № 395 и п р е д с т а в л е н н ы х н а у т в е р ж д е н и е Ц е н т р о п у т и.

По предложению председателя, представителя ДН Отд., была оглашена справка, с изложением обстоятельств, явившихся основанием для доклада общему присутствию об установлении повышенных норм окладов содержания линейным служащим с 1-го августа с/г.

Засим гг. Апрелевым и Аншелесом была дана подробная характеристика положения дела на линии, в связи с пред'явленными рабочими и служащими на судах и снарядах категорическими требованиями о введении в жизнь в течение 8 дней усиленных норм содержания, грозившими в противном случае забастовкой; указанными представителями общественных организаций особенно было подчеркнуто нервное и возбужденное состояние линии, без сомнения, в случае их неудовлетворения, грозившее вылиться в забастовку.

В виду изложенного и принимая во внимание:

1) что неполучение одобренных общим присутствием от 6-го сего сентября за № 395 увеличенных окладов создало возможность забастовки—остановки деятельности пароходов, снарядов и что только после продолжительных переговоров представителей исполнительного комитета удалось предупредить начало неорганизованной забастовки;

2) что служащие и рабочие согласились ожидать 8 дней, заявив, что если в течение этого срока не будут проведены увеличенные оклады, то начнется общая забастовка по всему КОПС'у;

3) что требование служащих и рабочих является справедливым, и что они давно уже ожидают утверждения увеличенных норм содержания;

4) что приближается конец навигации;

5) что возможность распространения забастовки на частные судоходные предприятия вызовет остановку всего водного транспорта по Днепру и его притокам в такой критический период, когда завершается перевозка грузов первой необходимости,—

общее присутствие постановило:

1) немедленно удовлетворить служащих и рабочих за август и сентябрь выдачей прибавочных сумм и в дальнейшем до конца года уплачивать по нормам журнала общего присутствия от 6 сентября с/г. за № 395;

2) просить Центропуть утвердить настоящее постановление;

3) просить Центропуть иметь в виду, что потребуется доассигнование не только в размере сделанного КОПС'ом представле-

ния, но также по другим отделам, размер которого будет представлен подробно вслед за сим;

4) просить о срочном переводе подкрепления кредита, размер которого будет сообщен 9 октября.

Начальник округа, инженер Н. Попов. Исп. об. пом. начальника округа, инженер Завацкий. Член общего присутствия, инженер Рихтер, председатель всеросс. ком. служ. и раб. на в. п. Апрелев, предс. от служ. и раб. КОПС'а делегат Арк. Аншелес, правитель канцелярии И. Долбешкин.

Затем, после этого решения начальником округа послана следующая телеграмма в ставку:

Петроград, Центропути.

Копии в ставку НУ, Киев, Бердичев, УБСЮЗ, Херсон река, Киев река, контроль.

Седьмого октября служащие на казенных судах и снарядах в категорической форме пред'явили требование об увеличении окладов согласно постановления общего присутствия от шестого сентября № 395, представленного Центропути и поддержанного депутатами Цикопса, инженерами Сергиенко, Цариком. Неполучение утвержденных увеличенных окладов создало возможность остановки деятельности пароходов, снарядов, и только после продолжительных переговоров представителей исполнительного комитета удалось предупредить начало неорганизованной забастовки; служащие согласились ожидать 8 дней, заявив, что если в течение этого срока не будут проведены увеличенные оклады, то начнется общая забастовка по всему КОПС'у. Для обсуждения поставленного служащими ультимативного заявления было созвано общее присутствие под моим председательством, при участии представителей служб общественных организаций КОПС'а, представителей всероссийского исполнительного комитета и инженера Сидоренко, причем контролю было послано экстренное приглашение, но контроль не только не пожелал при-

быть на совещание, но даже отказался принять пригласительное отношение. Совещание, обсудив создавшееся положение, приняв во внимание справедливость требования служащих, давно уже ожидающих утверждения увеличенных окладов, близость окончания навигации, когда по Днепру перемещается хлеб, уголь на предстоящий зимний сезон, возможность распространения забастовки на частные судоходные предприятия, остановки всего водного транспорта по Днепру и его притокам в такой критический период, когда завершается перевозка грузов первой необходимости, признало необходимым принять героическую меру: 1) немедленно удовлетворить служащих за август и сентябрь выдачей прибавочных сумм и до конца года; 2) просить Центропути утвердить настоящее постановление; 3) просить Центропути иметь в виду, что потребуется доассигнование не только в размере сделанного КОПС'ом представления, но также по другим отделам, размер которого будет представлен подробно вслед за сим; 4) просить о срочном переводе подкрепления кредита, размер которого будет сообщен девятого октября.

7/X—1917. Попов. К-5026[4].

Ответ.

„Председатель окружного комитета Аншелес телеграфирует, что задержка в даче добавки к жалованью служащим на судах и снарядах КОПС грозит забастовкой. Прошу об'явить служащим, что вопрос увеличения жалованья рассматривался в комитете Центропути при участии делегатов округа и Всероссийского союза служащих на водных путях. 29-го и 30-го сентября на этом совещании было единогласно признано необходимым разрешить этот вопрос в общем виде для всех работающих на водных путях республики в связи с изданием временным правительством декрета об увеличении содержания железнодорожникам, каковое увеличение применительно к нормам, установленным для железнодорожных служащих, должно быть осуществлено в октябре месяце Центропутями при участии представителей служащих всех округов. Имея это в виду, я уверен, что служа-

щие и рабочие в переживаемое тяжелое время сохранят необходимое спокойствие и не нарушат порядка на водных путях, имеющих ныне особенно важное значение для снабжения армии и населения продовольствием и топливом. НУ Лебедев".

Конфликт этот, обещавший вылиться в забастовку и приостановку движения водного транспорта по Днепру, для властей представлял двойную опасность.

Во-первых, Днепровский бассейн являлся прифронтовыми водными путями, подвозящими снабжение для армии на юго-западный фронт, и забастовка могла дезорганизовать снабжение армий фронта. Во-вторых, конфликт возник в сентябре, затянулся почти до половины октября, когда уже чувствовалось грозное приближение Октябрьской революции. Поэтому администрацией принимались все меры к тому, чтобы мирно ликвидировать конфликт. Виквод до известной степени шел навстречу предотвращению забастовки и стремился тоже к мирному разрешению конфликта. Цик КОПС'а принял со своей стороны все меры к этому.

Вот текст телеграммы Виквода из Петрограда в Киев Цику КОПС'а:

„Всероссийский комитет одобрил мои и товарища Ударова действия в вопросе увеличения окладов служащим КОПС, но, принимая во внимание, что закон, который будет осуществлен после конференции, предусматривает оклады с первого сентября, с чем согласились железнодорожники, наш всероссийский комитет и киевские делегаты Сергиенко и Царик, и что Киевский округ не может пользоваться привилегиями перед железнодорожниками и другими округами, а получить прибавки с августа месяца для всех округов, вопреки закону, нельзя, всероссийский комитет признал выдачу в Киевском округе новых окладов с августа недопустимым. Комитет просит ЦИК убедить линейных товарищей согласиться получить прибавку с сентября. Для покрытия средств, израсхо-

дованных на непредвиденную выдачу, Калинин согласился испросить в министерстве аванс. Апрелев".

Таким образом был принят компромисс, предложенный стачечным комитетом и Циком, и забастовка в КОПС'е была ликвидирована.

Близился Октябрь. Рабочие Петрограда под руководством большевиков собирались на штурм буржуазной власти.

Октябрьские дни.

К моменту Октябрьской революции политическое положение на Украине и в частности в Киеве—тогдашнем центре Украины, было весьма сложно, а соотношение сил борящихся политических групп крайне неопределенно. Временное правительство посадило в Киеве своего комиссара Кириенко, опиравшегося на военные силы, в особенности на юнкеров. Были посажены также комиссары в губерниях по всей Украине. В то же время организовалась в Киеве украинская центральная рада, выделившая генеральный секретариат (правительство или своего рода кабинет министров). Рада опиралась на украинские политические партии, украинские военные власти и организовавшиеся из добровольцев военные силы, так называемых, гайдамаков.

Промышленные рабочие и часть солдат поддерживали лозунги большевиков и группировались вокруг Совета Рабочих и Солдатских Депутатов.

В то время, как в вопросе борьбы с надвигающейся пролетарской революцией временное правительство и украинская центральная рада были единодушны, они никак не могли столковаться по основному вопросу о будущем Украины: украинская центральная рада требовала признания независимости Украины со стороны временного правительства, которое на это никак не соглашалось.

Центральная рада усиливалась. Временное правительство обратилось с воззванием к украинскому народу,— результатов никаких. Надвигалась Октябрьская революция.

В июле 1917 года Керенский и Церетели сами прибыли в Киев для переговоров с центральной радой. Цель приезда была не столько разрешить, сколько уладить украинский вопрос и заключить блок против революционных Советов или, как тогда выражались,—против большевиков.

Еще до их приезда на одном из больших днепровских пароходов был устроен политический банкет, на котором враждующие группировки пытались достигнуть соглашения. Много было произнесено речей представителями власти и социал-соглашательских партий, а еще больше было в Киеве разговоров об этом банкете и „речах на воде". По существу же все это отнюдь не развязывало украинский „узел", и борьба упомянутых политических групп продолжалась попрежнему, в том же направлении. Украинцы ориентировались больше на немцев, чем на временное правительство, поэтому достигнутое соглашение нельзя было рассматривать всерьез. Такое положение продолжалось до падения власти временного правительства.

С момента Октябрьского переворота и перехода власти к Совету в Петрограде, на Украине произошло лишь то изменение в политическом отношении, что со сцены официально ушла власть временного правительства. Усилилась же борьба за власть между Советами и украинской центральной радой. Советы опирались на фронтовиков и вооруженные отряды рабочих, матросов и организуемые отряды Красной Гвардии. Рада также имела за собою выделившиеся из армии целые украинские части и организуемое ею казачество—„гайдамаков".

Дом по б. Александровской ул., № 36, в котором помещался райкомвод с 1917 по 1924 г.

Вести созидательную работу было некогда; рабочие, вооружившись, шли в отряды на защиту Советов, тратилась энергия на снабжение города продовольствием, и профессиональное строительство не могло иметь быстрого развития. Все политические события отражались на работе организации, которая процессом борьбы втягивалась в повседневные политические события, как физическая сила.

Общее настроение среди подавляющего числа рабочих и солдат было на стороне Советов. Буржуазная центральная рада с каждым днем теряла воинские части, которые или переходили на сторону Советов или расходились с оружием в деревни, по домам.

В последних числах декабря центральная рада в конце концов оставила Киев и с верными ей воинскими частями отступила через Житомир в Брест под прикрытие немецких штыков. Киев занял Муравьев с советскими отрядами. В конце декабря 1917 года столица Украины стала советской, но продержались Советы у власти всего несколько недель. По Брестскому договору советские войска ушли из Украины, и в Киев опять вернулась украинская центральная рада. Украина была оккупирована немецкими и австрийскими войсками, и в январе 1918 года уже везде на Украине господствовал немецкий штык.

Спустя два-три месяца помещики, при поддержке немецкого военного командования, совершили монархический переворот и посадили на украинское гетманство Скоропадского, который и царствовал на немецких штыках около 8 месяцев, и которого после Германской революции опять сменила директория украинской народной революции.

Весь этот период, вплоть до восстановления Советской власти—весны 1919 года, был периодом самой неприкры-

той реакции и расправы с революционными рабочими. Профессиональные союзы громились. Руководители расстреливались, сажались в тюрьмы и ссылались в Силезию (рудники в Германии) на принудительные работы и т. д. и т. п. Если же в крупных городах и промышленных центрах и удавалось сохранить организацию, то она вынуждена была приспособляться к существующему государственному строю. Во главе становились люди в политическом отношении умеренные. Революционеры уходили в подполье, а многие отправлялись в партизанские отряды, которых, кстати сказать, было достаточно на Украине даже во время немецкой оккупации.

Вот, приблизительно, кратко и сжато—та политическая обстановка конца 1917 года, всего 1918 и начала 1919 г. на Украине, в которой варилось все профессиональное движение, в том числе и наш союз.

Вплоть до конца 1919 г. Украина была отрезана от Советской России немецким кордоном. Отрезано было и профессиональное движение, замкнувшееся в рамках Украины, в условиях буржуазного государства, со всеми прелестями частной собственности и капиталистической эксплоатации труда. После ухода немцев и бегства гетмана Скоропадского, рабочие Украины пережили много белогвардейских оккупаций и перенесли еще годы тяжелой и упорной гражданской войны, но это были годы непосредственной борьбы за завоевания Октябрьской революции.

Послеоктябрьские дни.

После заключения Брестского мира, украинская центральная рада и петлюровская армия в сопровождении немецких оккупационных войск вернулись в Киев. Рада выделила совет министров и разослала во все губернии и уезды своих комиссаров. Вторичный приход к власти рады был ознаменован разгромом рабочих организаций и, в первую очередь, профессиональных союзов. Активные работники профсоюзов, независимо от того, принадлежали ли они к партии большевиков, все поголовно, как „большевики", арестовывались, избивались, некоторые расстреливались, сажались в тюрмы и ссылались на принудительные работы. Так, в Киеве были зверски убиты петлюровскими солдатами активные работники нашего союза тов. Георгий Ливер, тт. Ваниченко и Гончаренко, при переводе их после ареста украинскими властями из одной тюрьмы в другую. Эти случаи были не единичны, это был способ расправы над теми, кто был против политики украинской буржуазии и выразительницы ее интересов—украинской центральной рады. В особенности громились рабочие организации. Там же, где при наступлении оккупантов населением оказывалось сопротивление, в таких случаях австро-германские дивизии брали эти местности с боя; население облагалось непосильной контрибуцией в пользу немцев, и все заподозренные в „большевизме" расстреливались на месте, а более счастливые отделывались тюрьмой и каторгой.

Тов. Гончаренко (×) среди работников днепровского водного транспорта.

Немецкая оккупация района Нижнего Днепра.

Несмотря на уход с Украины советских войск (по Брестскому договору), украинские рабочие все-же не хотели примириться с немецкой оккупацией и поэтому зачастую оказывали упорное сопротивление австро-германским войскам. После занятия Киева, продвигаясь по линии Юго-Западной и Екатерининской жел. дор., оккупанты быстро, почти безостановочно занимали губернию за губернией, так как кроме крестьянских партизанских отрядов не могли встретить более солидного вооруженного сопротивления. Так был занят Николаев, промышленный город, с крупными судостроительными заводами. Спровоцировав восстание рабочих, немецкие войска расстреляли в городе около 6.000 рабочих (по тогдашним сведениям местной губернской прессы). Это восстание также послужило предлогом для разгрома союзов и Николаевского Совета Рабочих Депутатов. Репрессии немцев также обрушились на николаевский отдел союза моряков.

А. Ф. Чевердин.

Не лишним также будет отметить революционные подвиги херсонского отдела союза моряков. После занятия

г. Николаева, немцы послали на нескольких грузовых автомобилях довольно сильный отряд с несколькими пулеметами, который и должен был до прихода немецкого командования и комиссаров украинской центральной рады поддержать в губернском городе временную власть, переданную Исполнительным Комитетом Совета городскому самоуправлению. Организованные к этому времени бывшие солдаты-фронтовики из местных рабочих были настроены против немцев и центральной рады. Их поддержал херсонский отдел союза моряков, и решено было город защищать. Первый отряд немцев был изгнан. Немецкое командование, спустя несколько дней, двинуло по всем правилам военной стратегии и тактики 11-ю австрийскую дивизию и несколько германских баталионов с пушками и пулеметами, под общим командованием австрийского генерала фон-Меца. С большим энтузиазмом и самоотверженностью защищали фронтовики и моряки Херсон, но слишком неравны были силы, и после 17-ти дневного боя город был занят австро-германской дивизией. Много рабочих и в числе их водников погибло во время боев, многие были расстреляны во время занятия города. Вооруженные транспортные пароходы „Мечта“ и др. не успели пройти днепровские гирлы и под артиллерийским обстрелом установленных немцами при занятии города в порту батарей были брошены отступавшими и командами, бросавшимися в лодках и вплавь на другую сторону Днепра и дальше через плавни *) на Таврический берег. Но немногим убежавшим удалось спастись. Австро-германским командованием были переправлены в г. Алешки (Тавр. губ.) военные части, которые вместе с отрядами русских белогвардейских офицеров, живо организовавшихся по всту-

*) Низкие заливные места, заросшие деревьями и камышами.

плении немцев, преследовали уходивших в Таврических степях. По словам очевидцев, дорога на протяжении от Алешек до Перекопа была усеяна трупами убитых рабочих и фронтовиков. Так был занят в начале 1918 года город Херсон и восстановлена власть украинской центральной рады. Совет Рабочих Депутатов и профессиональные союзы были разгромлены.

Пишущему эти строки не пришлось быть свидетелем дальнейшей расправы и хозяйничания австро-немецкого командования: было своевременно получено предупреждение от тов. Любарской (член партии с.-р. *), что у военного комиссара, украинского полковника, была депутация, каких-то чинов в орденах, требовавшая ареста ряда лиц за большевитское выступление, в том числе Чевердина.

Спустя несколько месяцев, когда я нелегально вернулся опять в город, то узнал, что многие были заключены в тюрьму, многие высланы в Силезию на принудительные работы. Между прочим был выслан туда же, после ареста и содержания в тюрьме, т. Рябущенко, бывший в то время председателем исполкома херсонского отдела союза моряков. Тов. Яворский, бывший председателем в Николаеве, также был арестован, но моряки отбили его у немцев на улице и те больше не решались его арестовывать. Союз же в Николаеве и, в особенности, в Херсоне был разгромлен, многие бумаги и документы, а также архивы были или уничтожены или забраны при обысках. В такие периоды в союзе воцарялась мертвечина. На

*) Ее дочь, расстрелянная в 1919 году деникинцами в Одессе во время провала подпольной организации большевиков, служила переписчицей в канцелярии военного комиссара и, давая на подпись бумаги, умышленно задерживалась в его кабинете, когда бывал кто на приеме.

поверхность выплыли люди, чуждые социалистическим идеям. Жизнь союза, как боевой классовой организации, замирала в стенах его органов. Революционная работа среди рабочих велась в подполье и руководилась политическими партиями непосредственно, помимо профессиональных органов.

Период гетманщины.

Украинская центральная рада, как выразительница интересов буржуазно-демократических слоев украинского населения, не удовлетворяла не только рабочие массы. Властью рады и ее политикой были недовольны группы крупных торгово-промышленных кругов и помещиков. При содействии германского высшего военного командования на Украине, под сенью штыков оккупационных армий, эти группы вели свою монархическую работу и подготовляли переворот, который им скоро и удалось совершить. Произошло это следующим образом:

Тов. Сиваков.

„28/IV в малую раду явился отряд в 50 чел. с 2 офицерами немецкого войска. Прилегающие улицы окружены большим количеством солдат... „Именем германского правительства приказываю: руки вверх“,— распорядился офицер.

Все подняли руки. Только М. С. Грушевский остался сидеть в кресле:

— Я председатель центральной рады. Я протестую против нарушения прав украинского народа.

— Вы теперь здесь больше не распоряжаетесь. Кто не сдаст оружия — получит большой штраф. Министры арестованы".

(Последние Новости № 5003, 29/IV—1918 г.).

Так была разогнана центральная рада. Одновременно в помещении цирка открылся инсценированный всеукраинский с'езд хлеборобов (сиречь—помещиков), где состоялось избрание генерала Скоропадского гетманом всей Украины (монархия). Таким образом, власть перешла непосредственно в руки помещиков и капиталистов. Продержался у власти Скоропадский около 8 месяцев и вынужден был уступить свое место в самом начале 1919 г. пролетарской диктатуре. Германская революция подрубила устои гетманской власти. После революции в Германии австро-немецкая оккупационная армия стала быстро разлагаться; прибегать, как это делалось периодически ранее, к замене корпусов из германского тыла—стало невозможно. Усилилась партизанщина. В городах росли недовольство и волнения среди рабочих. Из Галиции двигались с войсками—Петлюра, выпущенный из тюрьмы в Киеве гетманом, и вновь образованная директория украинской народной республики (реорганизованная бывшая украинская центральная рада). Все политические

Тов. Данильченко.

партии решили поддержать директорию УНР в борьбе против гетманской власти.

В конце 1918 г. был свергнут Скоропадский, а в феврале 1919 г. пришлось уйти из Украины и директории, сменившей гетмана. Власть перешла опять к Советам.

В 1919 году Киев оставался также советской столицей Украины и только после деникинщины резиденцией СНК УССР был избран Харьков.

За весь этот период союз водников пережил многое. Союз должен был приспособляться к условиям и сменам власти. Права союзов были ограничены в пределах закона от 4 марта 1906 года, изданного царским правительством о профессиональных обществах. Для характеристики той роли, которую призван был выполнить союз в период гетманщины, мы приводим здесь устав союза „Днепрофлот" в Киеве.

Мне помнится, когда в Херсоне представили немецкому военному командованию (этот порядок существовал до восстановления окружных судов) подобный устав союза моряков, то немецкие офицеры были сами поражены таким куцым уставом и внесли ряд поправок, расширяющих права союза *).

*) Надо заметить, что среди немецких офицеров часто встречались соц.-демократы. Очевидно, в приведенном случае так и было.

По определению Киевского Окружного Суда от 17 июля 1918 г. зарегистрировано и внесено в реестр под № 207 (двести семь).
За тов. Председателя (подпись).
Секретарь (подпись).

УСТАВ

Профессионального общества

тружеников Днепровского коммерческого флота под названием „Днепрофлот".

§ 1. Общество не имеет целью извлечение прибыли и ставит своей задачей:

а) содействие уголовными законами не запрещенной экономической борьбе своих членов за улучшение их материального положения,

б) охрану прав общества и их членов,

в) об'единение всех работающих по найму рабочих и служащих, как паровых, так и непаровых суден торгового флота Днепра и его притоков,

г) поднятие культурного уровня и развитие самосознания своих членов,

д) материальную помощь своим членам.

§ 2. Для достижения своих целей общество:

а) пользуется всеми правами юридического лица, может совершать все законам непротивные сделки, как-то: приобретать и отчуждать недвижимые и иные имущества, образовывать капиталы, заключать займы, обязывать договорами, искать и отвечать на суде и т. д., и вообще, защищать через уполномоченных свои интересы;

б) производит исследования быта, условий труда и, вообще, специальных условий жизни своих членов, устраивает собрания своих членов по вопросам, касающимся промыш-

ленности и труда, организует с'езды по общим и специальным вопросам промышленности и труда, наблюдает за правильностью постановки дела безопасности плавания на судах и исправностью надлежащих средств;

в) вступает в соглашения с другими профессиональными обществами для оказания взаимной поддержки и помощи, образует в законом установленном порядке союзы с другими профессиональными обществами;

г) делает представления и дает заключения по запросам разного рода учреждениям, местам и лицам по касающимся своих членов вопросам профессионального характера, защищает профессиональные интересы членов общества в соответствующих учреждениях;

д) входит в соглашение с отдельными предпринимателями и с их об'единениями для нормирования тех или иных условий труда своих членов, заключая для этой цели коллективные, тарифные и иного рода договоры, наблюдает за гигиеной и удобством помещения личного состава судов, за доброкачественностью провизии и правильной постановкой на судах медицинской помощи;

е) руководит различными законом незапрещенными формами экономической борьбы своих членов за улучшение их материального положения и поднятие их культурного уровня;

ж) устраивает третейские суды, примирительные камеры, для разбора недоразумений между предпринимателями и рабочими, и организует третейские и товарищеские суды для разбора всех недоразумений между членами общества, организует учреждения, способствующие регулированию спроса и предложения труда своих членов;

з) устраивает секретариаты, всякие иные комитеты и консультации для организации юридической помощи, медицинской и иной своим членам, содействует доставлению своим членам врачебной помощи, лекарств бесплатно или по дешевым ценам, устраивает общежития, дешевые квартиры, дешевые столовые и т. д.;

и) оказывает своим членам разного рода помощь, и в частности, выдает из средств общества денежные пособия

своим членам и их семьям во время стачек, безработицы, болезни и во всех тех случаях, когда признает это необходимым, согласно вырабатываемым обществом инструкциям, учреждает различные фонды и кассы для помощи своим членам;

к) для содействия умственному развитию своих членов устраивает клубы, библиотеки, читальни, лекции, кружки для самообразования, курсы, экскурсии, чтения, собеседования на различные темы, семинарии, издает всякого рода периодические и непериодические издания, устраивает детские очаги, сады, детские клубы, гимнастические, певческие и иные кружки, профессиональные и ремесленные школы и курсы и т. п.;

л) устраивает во всех местностях Украинской державы районные и местные отделения, в том числе и в месте нахождения правления, открывая их при наличности не менее 10 членов общества в данной местности, согласно устанавливаемой обществом инструкции, не несет ответственности за действия своих членов, не имеющих специальных полномочий.

§ 3. Членом профессионального общества является всякий без различия пола, национальности и вероисповедания рабочий или служащий на судах днепровского флота и его притоках, при управлениях, мастерских и т. д. кроме лиц, занимающих в предприятии службу по администрации, опороченных товарищеским судом, лишенных прав по суду, моложе 17 лет и предпринимателей. Лица старше 17 и моложе 21 года могут быть членами общества, но не могут занимать в оном никаких выборных должностей.

Примечание 1: Прием членов производится правлением общества; постановление правления может быть обжаловано общему собранию, решение коего окончательно.

Примечание 2: Служащими по администрации почитаются лица, имеющие от предпринимателя работу по найму и увольнению рабочих и служащих, расценке их труда и, вообще, определению условий их

работы. Под предпринимателями понимаются и лица, имеющие акции и облигации судовых предприятий и транспортных контор.

Примечание 3: Общество имеет свою печать с наименованием своего названия на русском языке. Делопроизводство общества ведется на русском языке. Правление общества находится в г. Киеве, по Александровской ул., № 36, маг. „Скороход".

Примечание 4: Правлению принадлежит право исключения членов общества без об'яснения причины и без возвращения обратно внесенных им обществу взносов; постановление об исключении может быть обжаловано общему собранию, решение коего окончательно.

Примечание 5: Прием новых членов производится до первого общего собрания учредителями.

Примечание 6: Общество по регистрации сего устава открывает свои действия, когда число его членов дойдет до 50. До первого общего собрания делами общества заведуют учредители.

§ 4. Средства общества составляются из: а) вступительных взносов в размере однодневного заработка и ежемесячных взносов по 1% с получаемого полного месячного оклада или заработной за то же время платы, уплата каковых взносов может быть рассрочена бюро; б) процентов на капиталы общества и доходов от предприятий общества; в) пожертвований в пользу общества, отказов по завещаниям и других случайных поступлений в пользу общества. Правлению разрешается иметь в своей кассе на текущие расходы не свыше 2000 р., остальные же деньги должны вноситься на текущий счет общества в одно из кредитных учреждений в Украинской державе.

Примечание 1: Член общества, не уплативший в течение 3-х месяцев причитающихся с него взносов без признанных правлением общества уважительных причин, считается выбывшим из общества,

без возвращения внесенных взносов, с правом вступить вновь на общих основаниях.

Примечание 2: Пожертвования, отказы по завещаниям, с указанием специального их назначения или порядка расходования их, могут быть принимаемы обществом лишь при условии, чтобы назначение это не противоречило основным целям общества. Этим пожертвованным и отказанным имуществам, в чем бы таковые не заключались, ведется особая отчетность.

Примечание 3: Члены общества пользуются правом на получение денежной или иной помощи со стороны общества, подробные правила оказания каковой помощи устанавливаются общим собранием. Члены общества, не пробывшие в таковом 12 месяцев, не пользуются правом на денежные пособия от общества, а также не могут избираться в состав правления его.

Примечание 4: Расходование денежных средств общества производится по утвержденной общим собранием смете.

§ 5. Делами общества управляет общее собрание и правление;

а) общее собрание является органом общества и может, в случае его желания, передать часть своих прав делегатскому собранию или собранию уполномоченных, определяя в этих случаях состав, порядок избрания, компетенции и способ решения этими собраниями подлежащих их рассмотрению вопросов. Общие собрания созываются правлением или по письменному заявлению $^1/_7$ членов общества и делятся на обыкновенные и чрезвычайные. Обыкновенные общие собрания созываются:

а) для выборов правления и ревизионной комиссии и выработки наказов в их деятельности;

б) для разработки способов осуществления целей общества, а равно рассмотрения заключений ревизионной комиссии;

в) и вообще, для решения всех прочих касающихся общества дел.

Требование созыва общего собрания исполняется правлением в течение месячного срока. Общее собрание считается законным при наличности в нем не менее $^1/_2$ членов общества. В случае несостоявшегося первого собрания созывается в 10-ти дневный срок 2-ое общее собрание, законное при всяком числе явившихся членов общества, о чем они заблаговременно оповещаются правлением, путем расклеенных на видном месте об'явлений.

Примечание: Члены правления общества не могут избираться в состав делегатского собрания или собрания уполномоченных.

В общем собрании решения принимаются относительным большинством, но для изменения устава и ликвидации дел общества требуется большинство присутствующих $^2/_3$ членов общества. По требованию хотя бы одного участника общего собрания порядок голосования—тайный.

Председатель и секретарь общего собрания избираются в каждом общем собрании из числа присутствующих простым большинством голосов, кроме не могущих быть избранными членов правления, ревизионной комиссии и, вообще, служащих общества.

Примечание 1: Каждый член общества пользуется без передачи правом одного решающего голоса в общих собраниях общества, а также вправе за 8 дней до созыва общего собрания вносить всевозможные вопросы и предложения, подписанные кроме него еще 14 членами общества и касающиеся деятельности общества.

Каждый член общества выбывает:

а) вследствие его о том заявления;

б) по решению общего собрания—по жалобе его или правлением—при отсутствии жалобы;

в) вследствие вышесказанной неуплаты членского взноса (§ 3, прим. 1). Поступившие от члена общества взносы ни ему, ни наследникам не возвращаются.

§ 6. На обыкновенном общем собрании абсолютным большинством голосов избирается на год правление из 9 человек и ревизионная комиссия из 5 человек. Получившие в сравнении с ними меньшее количество голосов, 3 для правления и два для ревизионной комиссии, считаются к ним кандидатами и замещают их места в случае отсутствия или выбытия членов правления или ревизионной комиссии.

Члены правления или ревизионной комиссии выбывают на общих основаниях; членам правления или ревизионной комиссии может быть назначено по усмотрению общего собрания вознаграждение.

Примечание 1: Общее собрание и правление могут образовывать при себе комиссии, состав коих определяется ими, для разработки и обсуждения разных вопросов, входящих в программу деятельности общества. Наказ комиссии вырабатывается правлением.

§ 7. Члены правления из своей среды избирают председателя, его товарища, секретаря и казначея. Постановления правления действительны при наличности 5 членов его и учиняются абсолютным большинством голосов.

Правление ведает:

а) исполнением всех без исключения решений, постановлений и предначертаний общего собрания или заменяющего его делегатского собрания;

б) устройством, надзором, оборудованием, наблюдением за всеми предприятиями общества;

в) регистрацией членов и ведением отчетности общества;

г) расходованием сумм общества по утвержденной смете;

д) заключением от имени общества разного рода сделок и обязательств;

е) выдачей от имени общества доверенностей и ведением, где следует, дел общества;

ж) составлением заключений по делам, вносимым на общее собрание. Постановления правления протоколируются и подписываются присутствующими членами. Постановления же общих собраний подписываются председателем, секретарем и 5 участниками общего собрания. Собрания правления происходят не реже одного раза в месяц.

Примечание: Правление может приглашать на свои заседания сведущих лиц по интересующим его вопросам, с правом совещательного голоса.

§ 8. Ведению ревизионной комиссии подлежит производство ревизии книгам и делам общества и сообщение результатов последней общему собранию. Ревизия производится ревизионной комиссией по собственному желанию, поручению общего собрания или требованию не менее $^1/_{10}$ членов общества. Если будет признано необходимым закрыть общество и ликвидировать дела его, то вопрос об этом решается в 2-х последовательных, с перерывом между ними в 1 месяц, общих собраниях членов общества, большинством $^3/_4$ присутствующих $^2/_3$ членов общества. По постановлению первого общего собрания деятельность общества приостанавливается и вся его деятельность ограничивается ликвидацией дел, для чего первое общее собрание из своей среды избирает ликвидационную комиссию. По постановлению 2-го общего собрания действия общества прекращаются; оставшееся по ликвидации дел имущество передается учреждениям по назначению второго общего собрания.

Забастовка в Киеве среди работников Общества Пароходства в 1918 году.

Период власти гетмана все-же настолько благоприятствовал крупным капиталистам, что последние на Украине эксплоатировали во всю рабочих. Доведенные до крайности произволом пароходной высшей администрации и низким уровнем заработной платы, рабочие и служащие пароходства уже после закрытия навигации 1918 года вынуждены были в борьбе за повышение заработной платы прибегнуть к забастовке. Здесь мы приводим воспоминания об этой забастовке одного из ее участников—т. Голомштока, который так описывает ее:

Тов. Голомшток.

„Поскольку в период гетманщины союз влачил жалкое существование, занимаясь почти исключительно кооперативным делом и не видя непосредственной союзной работы по защите перед предпринимателями интересов труда, постольку члены союза начали искать путей к созданию такой организации, которая была бы способна защищать интересы членов союза. На этой почве обра-

зовались, так называемые, секции, со своими правлениями во главе. Эти организации являются чем-то вроде цеховых организаций. Каждая секция имела своего председателя, секретаря, печать и книги. Таким образом образовались секции: капитанов, помощников капитанов, машинистов, рулевых, служащих управления и т. д. Представители этих секций и составляли делегатское собрание. Созывались отдельные собрания секций, на которых обсуждались личные вопросы данной секции. Представителем управленческих служащих был я и еще кто-то (не помню). От капитанов помню т. Ливера, Александра, от помощников — Лаврусенко, Антона, вечно бегающего с печатью и книгой; от машинистов или помощников помню т. Буслова.

Работа постепенно оживлялась. И когда перед делегатским собранием встал вопрос о пред'явлении администрации требования о повышении заработной платы, то решили добиваться ее всеми возможностями, всеми мерами и всеми путями. Да иного выхода и не могло быть. Дотянули до пределов всякого терпения, которому наступил конец.

А во главе пароходств стояли зубастые и крепкие кулаки. Нужна была максимальная выдержанность, решимость и натиск. Колебания могли повлечь за собой не только абсолютный неуспех, но и разгром нашей организации, а может быть, не обошлось бы и без арестов. Все это надо было учесть, взвесить, главным образом имея еще в виду, что в делегатском собрании были не только нерешительные товарищи, а противники всех решительных мер.

Одно—для всех без исключения было ясно, что, пред'являя требования, нужно было быть во что бы то ни стало решительным, иметь в виду возможность забастовки при весьма неблагоприятных условиях.

В течение нескольких дней во всех секциях шли разговоры о предстоящем выступлении и вырабатывались новые ставки.

Наконец, на следующем делегатском собрании были окончательно выработаны требования и установлены ставки для всех категорий. На этом же собрании была избрана делегация для переговоров с предпринимателями, в которую и я попал.

В управлении тогда свирепствовали: Гессен, Александр,—кадет, член областного комитета партии к-д., бежавший за границу; Эйхельман, Оттон,—профессор, министр гетмана, бежавший за границу; Нейман, Яков — управляющий конторой, особенно свирепый администратор.

Все остальные были мелкими сошками, плясавшими под дудку перечисленных лиц. Верховным правителем был тогда, между прочим, один из польских министров Сабанский.

И вот, этому самому „букету" были посланы наши требования с решительным предупреждением.

О. Т. Довгань.

Ответа благоприятного нечего было ждать. Но они отказом не ответили, а предложили нам начать переговоры и мирным путем достигнуть соглашения. Мы от переговоров не ушли.

Наконец, наше первое совместное заседание состоялось, кажется, в помещении бюро судовладельцев по Игоревскому переулку.

Со стороны администрации были: Эйхельман, Гессен, Нейман, Содовский и др. Но и с нашей стороны навалило не мало; были—Ливер, Буслов, Довгань, Сиваков, Холостенко, Лаврусенко, Голомшток и представитель Ц. Б. профсоюзов Бриллиант (остальных не помню). Заседание открылось речью Эйхельмана о том, что, дескать, мы требуем непомерно высоких ставок, что денег у пароходства нет и проч.

Так ничем и не кончилось это заседание. В свою очередь мы послали вторичное предупреждение, что в случае неудовлетворения наших требований союз вынужден будет принять решительные меры.

Наша забастовка совпала с закрытием навигации, когда в отпуску находился абсолютно весь плавающий состав, и вся тяжесть этой забастовки должна была лечь на береговых рабочих и служащих управления пароходных обществ. А с ними Гессены думали разделаться быстро. Их легче всего было расколоть. И об этом все время говорили предприниматели.

— Относительно ставок высшего персонала служащих (бухгалтеров, помощников и т. д.) вы не беспокойтесь,— говорили они,—мы их сами удовлетворим, как нужно.

И был момент, когда этот „высший" персонал готов был согласиться на уступки и отколоться от нас. Но и этот номер не удался.

Последнее совместное заседание с предпринимателями состоялось осенним вечером на Александровской улице д. 36, в помещении, в котором в настоящее время работает Днепровское пароходство. На этом заседании мы снова ни к чему не пришли, и мы ушли, предупредив их, что с завтрашнего дня работы производиться не будут.

Так была об'явлена забастовка.

Все это было проведено быстро и решительно, без каких-либо колебаний, несмотря на то, что у нас не было даже фондов на время забастовки.

Особых выборов стачечного комитета не производилось. Вся делегация, ведшая переговоры с предпринимателями, и явилась стачечным комитетом. Большую роль выпало сыграть в этой забастовке и служащим управления. От их дружного выступления во многом зависел исход забастовки. В забастовку после закрытия навигации нельзя было воспользоваться остановкой движения судов, как это можно было бы осуществить через плавающий состав во время навигации. И сотрудники управления явились в тот момент теми винтиками аппарата, которые, прекратив работу, нарушили нормальное завершение от-

четного года. А для предприятия это — большое дело. К числу управленческих сотрудников причислялись также и сотрудники затоноуправлений, материальных складов и т. д., и стачка поэтому остановила ремонт судов.

Итак, стачка началась.

Мы ждали приглашения от предпринимателей, ибо инициатива для начала переговоров должна была исходить, по нашему мнению, от них, а не от нас.

Настроение у всех было бодрое и уверенное. Никаких сомнений в нашей победе не было.

Помещение союза было переполнено бастующими.

Мы ждали.

Прошел день, два, три, а предприниматели молчат. И мы молчим.

Наша организованность должна была сыграть решающую роль в благоприятном исходе забастовки, ибо предприниматели и администрация все время пытались расколоть нас.

Как-то мне сообщили, что наш склад на острове функционирует, что мастер Рудковский выдает материалы для ремонта судов. Я тотчас же отправился на Труханов Остров и предложил Рудковскому закрыть склад. Это предложение вызвало с его стороны крайнее возмущение. Но все-же в результате склад был закрыт. Не помогли Рудковскому и ссылки на то, что ему нужны свечи и масло в островскую церковь. Между прочим на этом нас хотели спровоцировать, но из этого ничего не вышло.

Ежедневно у комитета толпились члены союза.

Мы же обсуждали наши дальнейшие действия.

Ежечасно идут собрания. Все вопросы мы обсуждаем коллективно.

У нас на руках уже имеются предложения предпринимателей. Ставим на обсуждение общего собрания.

—Никаких уступок!—бодро заявляет собрание.

Еще день — и дело наше передано в министерство труда центральной рады.

Предприниматели проявили исключительное упорство. Они не хотели ни за что уступить. Ни увещевания пред-

ставителей министерства, ни здравый смысл не могли убедить Гессенов в необходимости пойти на уступки. Но и мы были тверды. Время свое мы хорошо рассчитали.

Создалось такое положение, что центральная рада об'ективно вынуждена была поддержать наши требования. Наступающие на Киев красные повстанческие отряды, волнения среди рабочих масс, все это заставило раду срочно менять свою политику и прислушиваться к рабочим. Вот именно это обстоятельство и побудило министерство труда заставить пароходовладельцев заняться разрешением конфликта.

Началось хождение в министерство труда. Приходили говорили и уходили. Пока—никаких признаков уступок со стороны предпринимателей.

В этих дискуссиях между нами и представителями работодателей прошла первая неделя забастовки. Характерно то обстоятельство, что меньшевистское Ц. Б. профессиональных союзов никакого участия в проведении забастовки не приняло.

Вспоминая теперь о нашей стачке, приходишь в изумление не только от сплоченности и сознательности всех бастующих, но и от того, поистине, какого-то редкостного, удивительно бодрого настроения, которое охватило нас. Казалось, что победа за нами, несмотря на то, что еще не было никаких поводов к этому.

Вот в таком настроении мы вступили во вторую неделю нашей забастовки.

В эту неделю высшим сотрудникам было предложено отколоться от нас, за что они получат повышенную ставку. Правда, некоторые поколебались, но все-же не выгорело дело. Никто не пошел поклониться к Гессену.

В течение последних дней второй недели шли разговоры с предпринимателями пароходных обществ о наших требованиях. Ясное дело, они всячески пытались уклониться от удовлетворения наших требований.

Но вдруг они нам заявили, что Гессен, Нейман и др. отказываются от дальнейшего ведения переговоров с со-

юзом, так как в Киеве находится один из главных акционеров пароходных обществ Сабанский.

Надо понимать, что они не хотели поступиться своим самолюбием, сдав все свои позиции под нашим напором. Они решили, чтобы „сам“ Сабанский, человек свежий, кончал бы это дело.

Так оно и случилось. К концу второй недели все наши требования были удовлетворены.

Мы вышли победителями.

Забастовка окончилась.

Мы приступили к работе и... к получению жалованья по новым ставкам и за время забастовки.

Но и с этим произошла небольшая заминка. В кассе пароходных обществ не было наличных денег. Необходимо было, поэтому, выписать из банка. Бухгалтер пароходных обществ Тарковский написал чек и пошел за подписью к управляющему пароходными обществами А. Ф. Лишневскому. Последний отказался подписать. Видимо, они решили дотянуть до прихода красных войск,—а они были очень близки,—и, несмотря на соглашение, все-же денег не выдать и тем свести к нулю результаты нашей двухнедельной забастовки.

Однако, под напором водников, Лишневскому пришлось подписать чек. Артельщик ушел в банк. Тем и кончился этот инцидент.

Вечером кассир Мешков раздавал по ведомостям жалованье.

У окошка стоял длинный хвост водников.

Так кончилась забастовка в пароходных обществах в 1918 г.

Вскоре г. Киев и вся Украина были заняты красными войсками, и образовалась Украинская Советская Социалистическая Республика.

Украинская конференция союза.

В начале 1919 года, как только была восстановлена Советская власть на Украине, Центральный Комитет Всероссийского союза выделил временное Украинское бюро союза, на которое возложил подготовку и созыв украинской конференции водников. Прочие украинские организации, за исключением Киева, не знали об этом. Поэтому в то же время был поднят такой же вопрос о созыве с'езда водников на юге Украины. В Херсоне т. Чевердин ставил вопрос о созыве с'езда в Одессе. С'езд мыслился с представительством Одесского, Херсонского, Николаевского и Киевского районов. Но вскоре и на юге получили известие о том, что в Киев прибыла комиссия Центрального Комитета союза из Москвы, что образовано временное бюро, которое и назначило созыв Украинской конференции союза водников в г. Киеве на 12 апреля 1919 г. К этому времени на местах уже везде были приняты решения об об'единении всех водных союзов и отдельных неорганизованных групп, об организации едино-

Тов. Горалик.

го союза водников, организационном оформлении его в украинском масштабе и вхождении во всероссийское об'единение. Постановления чрезвычайного Всероссийского с'езда, состоявшегося в феврале 1918 года в Петрограде, всем были известны, и устав союза нелегальным путем был привезен товарищами (фамилий не помню), которые проездом из Москвы в Одессу в 1918 году передали устав и кой-какую профессиональную литературу в Николаеве тт. Яворскому и Данильченко. Решено было послать делегатов на конференцию в Киев.

Подавляющее число делегатов на конференции было из Киевского района, который мог дать полное представительство. С юга прибыло мало делегатов, в виду отсутствия у союза средств и весьма тяжелых условий железнодорожного сообщения. Всего от Черного моря и Нижнего Днепра прибыло 11 делегатов. Всех делегатов с решающим голосом было на конференции 56. Партийный состав делегатов: 39 коммунистов с кандидатами, 12 беспартийных, 2 левых эсера, 1 меньшевик и 2 анархиста. Представлен был весь Днепр с притоками и Черное море. Программа конференции была следующая:

1) Национализация флота.
2) Создание органов управления водным транспортом.
3) Выработка ставок заработной платы и условий труда.
4) Доклады:
   Центрального Комитета союза.
   Временного Украинского бюро союза.
   Украинского СНК.
5) Вопросы союза:
   Организационный.
   Культурно-просветительный.

На с'езде присутствовали от Центрального Комитета тт. Ищенко, Павлов и Апрелев. Выступили прибывшие в Киев—из Москвы т. Каменев и из Петрограда т. Зорин.

Конференцией были приняты следующие важнейшие постановления:

1) Требовать немедленного проведения национализации флота по примеру Советской России и организации по такому же типу органов управления национализированным водным транспортом.

2) Принято решение о вступлении во всероссийское об'единение и принят устав Всероссийского союза, текст которого ниже помещаем.

3) Утверждена структура союза и намечена программа организационной и культурно-просветительной работы.

4) Выработан тариф работников водного транспорта и положение об условиях труда.

5) Избрано украинское бюро союза, в которое персонально вошли тт.—Чевердин (председатель), Войцехович (заместитель), Овчаренко (секретарь), Ливер, Павлов, Беляев, Крутов, Горалик, Железцов, Орлов.

Тов. Павлов был в то же время председателем коллегии украинского Главода, Беляев—членом, т. Ливер—председателем коллегии Днепровского областного управления.

Вот основные пункты принятого устава:

Задачи союза.

Составляя часть российского профессионального рабочего движения и признавая революционную классовую борьбу за осуществление социализма путем диктатуры пролетариата, союз своей деятельностью преследует следующие основные задачи:

а) Обобществление всех орудий производства и организация общества на новых, социалистических началах путем непосредственной работы как во всех государственных органах, вообще, так и в обслуживающих водный транспорт или с ними связанных — в частности.

б) Воспитание и подготовка широких рабочих масс к делу управления не только производством, но и всем государственным аппаратом, путем вовлечения их под контролем союза в дело социалистического строительства и общую работу над укреплением централизации и стройности союзного строительства и профессиональной дисциплины.

в) Поднятие производительности труда путем проведения в жизнь и строгого выполнения всех тарифно-нормировочных положений.

г) Участие в деле строительства единых государственных органов по проведению в жизнь социального обеспечения и полной охраны труда трудящихся.

д) Поднятие культурного уровня своих членов путем организации, в тесном контакте со всем остальным пролетариатом, работы по профессиональному образованию и просвещению.

е) Участие в международном об'единении профессионального рабочего движения и установление связи и об'единения с рабочими водного транспорта во всех странах.

Строение и состав союза.

Построенный по производственному признаку союз об'единяет всех трудящихся, занятых как в основных, так и в подсобных отраслях водного транспорта, независимо от их профессии и служебного положения.

Примечание 1. В тех случаях, когда наем и увольнение рабочих и служащих, увеличение или сокращение их заработной платы решаются

единолично лицами административно-технического персонала, таковые не могут состоять членами союза.

Примечание 2. Кустари и мелкие хозяйчики, об'единенные в артели, хотя-бы и „трудовые", не могут состоять членами союза.

Примечание 3. Образование трудящимися, занятыми в водном транспорте, особых секций, со своими кассами и обложением, представительством как вне союза, так и в его руководящих органах — не допускается.

Права и обязанности членов союза.

Правом быть избранным в органы союза и на отдельные должности по союзу пользуются все члены союза, достигшие 17-летнего возраста.

Члены союза пользуются всеми учреждениями союза, созданными ими для защиты интересов своих членов и удовлетворения их потребностей.

Участие в союзе для всех лиц, занятых в водном транспорте, является обязательным.

Члены союза обязаны неуклонно выполнять требования устава, а также постановления руководящих органов союза: с'ездов, конференций, советов и комитетов.

Члены союза обязаны неуклонно выполнять все требования трудовой дисциплины, установленные руководящими органами союза в особых по сему предмету издаваемых положениях.

Нарушение устава и постановлений руководящих органов союза и неподчинение таковым влечет за собой исключение из союза.

Членские взносы.

Каждый член союза обязан:

1) При вступлении в союз сделать вступительный взнос в размере полудневного заработка.

2) Ежемесячно вносить обязательный взнос в размере 1% месячного оклада или заработка.

3) Вносить те сборы и отчисления, которые будут назначены органами союза.

Члены союза, по своей вине не вносившие в течение 3 месяцев установленных членских отчислений, при уплате таковых считаются, как вновь поступившие, и с них взимается при этом вступительный взнос в размере полудневного заработка, со взысканием всех недоимок за прошлое время.

Тов. Яворский.

Союз проработал под руководством избранного украинского бюро до занятия Украины деникинскими войсками. Во время наступления Деникина эвакуировался вместе с хозорганами и днепровским флотом и судовыми командами в верховья р. Сож, в гор. Гомель, где и пробыл до освобождения Украины от деникинцев.

Выполнить программу, намеченную конференцией, было весьма трудно, так как к этому времени гражданская война на юге достигала своего апогея, и работать приходилось в условиях, когда зачастую на улицах рвались снаряды. Регулярного железнодорожного и водного сообщения не было из-за партизанщины, и держать связь с союзом на местах было очень нелегко. Несмотря на все трудности, национализация была проведена в течение

лета повсеместно, и организован аппарат управления при отделах Совета народного хозяйства. Проведены конференции и произведены выборы союзных органов на местах. Проведены через НКТ УССР тариф работников и положение об условиях труда на водном транспорте. Несмотря на все трудности и опасности, живая связь Украинского бюро союза с местами держалась: председатель бюро Чевердин сам проводил работу на местах—в Запорожье (Александровск), Херсоне и Николаеве, заместитель Войцехович—в Екатеринославе, а Махиня был командирован в Смоленск. В конце августа советским войскам пришлось временно отступить из Украины, которая была на несколько месяцев занята деникинской армией. Союз в занятых районах был разгромлен, вся работа пошла на смарку. За период деникинской оккупации выбыли из строя многие из членов бюро и местных союзных органов: кто погиб на фронтах, кто был расстрелян, кто умер, заразившись в передвижениях свирепствовавшим тогда тифом. Так, из состава бюро выбыли: т. Павлов (умер от тифа на южном фронте), Горалик (умер от тифа в Киеве), Овчаренко (изрублен в куски кавказцами-деникинцами во время занятия Киева).

Национализация флота.

Декрет о национализации торгового флота, изданный в феврале 1918 года Советом Народных Комиссаров РСФСР, не мог получить своего осуществления на Украине до весны 1919 года, когда после центральной рады и власти гетмана Скоропадского была установлена Советская власть. Мы уже указывали выше, что в повестке дня украинской конференции стоял вопрос о национализации торгового флота. Делегаты на конференцию ехали с единым мнением—о необходимости национализации. Пароходные общества были дезорганизованы или самими бывшими владельцами или их довереннными. Множество судов было брошено мелкими судовладельцами, команды разошлись, так как им никто не платил за работу, и находясь в бесхозяйственном состоянии, суда тонули, имущество судовое расхищалось.

Такое положение с флотом угрожало полной дезорганизацией и гибелью судов и всего имущества. Рабочие моряки и речники требовали немедленной национализации, и, в частности, пишущему эти строки был дан письменный наказ почти 2-тысячного собрания моряков ставить на украинской конференции вопрос о проведении национализации.

При обсуждении этого вопроса конференция дружно высказалась за немедленную национализацию, о чем и было доведено до сведения украинского советского правительства в Киеве.

В основу принципа национализации был положен приводимый ниже декрет СНК РСФСР.

ДЕКРЕТЪ О НАЦІОНАЛИЗАЦІИ ТОРГОВАГО ФЛОТА.

СОВѢТЪ НАРОДНЫХЪ КОМИССАРОВЪ ПОСТАНОВИЛЪ:

1. Объявить общенаціональной недѣлимой собственностью Совѣтской Республики все морскія и рѣчныя суда всѣхъ типовъ, служащія для перевозки грузовъ и пассажировъ со всѣмъ движимымъ и недвижимымъ имуществомъ, активомъ и пассивомъ принадлежащаго ихъ судоходнаго предпріятія (за исключеніемъ).

2. а) / суда, служащія для мелкаго промысла, дающія владѣльцамъ лишь средства для нормальной жизни и принадлежащія мелкимъ предпріятіямъ, основаннымъ на трудовыхъ артельныхъ началахъ;

б/ суда китобойныя, рыболовныя, лоцманскихъ обществъ и товариществъ городскихъ и сельскихъ самоуправленій и спортивныхъ организацій, имѣющія исключительно буксирное, а также всѣ суда, неприспособленныя для перевозки грузовъ и пассажировъ, за исключеніемъ того случая, если они принадлежатъ акціонерному предпріятію.

3. Совѣтъ Народныхъ Комиссаровъ поручаетъ Совѣтской Власти на мѣстахъ совмѣстно съ профессіональными рабочими, судоходными организаціями, отдѣленіемъ Всеросс. Сов. моряковъ и рѣчного торговаго флота, и въ контактѣ съ экономическими совѣтскими организаціями / Районными Совѣтами Народнаго хозяйства, Экономическими комитетами и т. п./ немедленно принять мѣры къ охранѣ судовъ и всѣхъ имуществъ, переходящихъ въ собственность государства, согласно пункту первому.

ПРИМѢЧАНІЕ: въ приморскихъ портахъ принятіе этихъ мѣръ возлагается на Совдепы и отдѣлы Всероссійскаго Союза Моряковъ и рѣчниковъ Торговаго флота, а гдѣ таковыхъ нѣтъ - на портовые комитеты.

4. Учрежденіямъ и организаціямъ, указаннымъ въ предшествующемъ пунктѣ, поручается назначить временно комиссаровъ въ крупныя и мелкія конторы и агентства судоходныхъ предпріятій.

Не пріостанавливать работы въ конторахъ и агентствахъ и въ особенности по ремонту судовъ, требовать продолженія ихъ отъ служащихъ подъ угрозой преданія революціонному суду.

Комиссары, назначаемые въ конторы, получаютъ право распоряженія всѣми денежными средствами судоходныхъ предпріятій и обязаны озаботиться о своевременной выплатѣ рабочимъ этихъ предпріятій, объ ассигнованіи средствъ на ремонты и т.п.

5. Подробныя условія и порядокъ націонализаціи судоходныхъ предпріятій будутъ изданы особымъ декретомъ.

6. Настоящее постановленіе вступаетъ въ дѣйствіе по телеграфу.

Председатель Совѣта Народныхъ Комиссаровъ

Народные Комиссары:

Управляющій дѣлами Совѣта

Секретарь Совѣта Народныхъ Комиссаровъ

Декрет Совета Народных Комиссаров.

290. О национализации торгового флота.

Совет Народных Комиссаров постановляет:

1. Об'явить общенациональной неделимой собственностью Советской Республики судоходные предприятия, принадлежащие акционерным обществам, паевым товариществам, торговым домам и единоличным крупным предпринимателям и владеющие морскими и речными судами всех типов, служащими для

перевозки грузов и пассажиров, со всем движимым и недвижимым имуществом, активом и пассивом этих предприятий.

2. В собственность Советской Республики не переходят:

а) суда, служащие для мелкого промысла, дающие владельцу необходимые для существования средства (прожиточный минимум) и принадлежащие мелким предприятиям, основанным на трудовых артельных началах;

б) суда китобойные, рыболовные, лоцманских обществ и товариществ, городских и сельских самоуправлений, а также все суда, неприспособленные для перевозки грузов и пассажиров, за исключением судов, принадлежащих акционерным предприятиям.

3. Советской власти на местах, совместно с профессиональными рабочими судоходными организациями, отделами Всероссийского союза моряков речного торгового флота и в согласии с экономическими советскими организациями (районными советами народного хозяйства, экономическими комитетами и т. п.), немедленно принять меры к охране судов и всего имущества, переходящих в собственность Советской Республики.

Примечание: В приморских портах принятие этих мер возлагается на Советы Раб., Солд. и Крест. Деп. и отделы Всероссийского союза моряков и речников торгового флота, а где таковых нет—на портовые комитеты.

4. Учреждениям и организациям, указанным в предшествующем пункте, поручается назначить временно комиссаров в крупные и мелкие конторы и агентства судоходных предприятий.

Не приостанавливать работ в конторах и агентствах и в особенности работ по ремонту судов; требовать продолжения таковых от служащих, под угрозой предания революционному суду.

Комиссары, назначаемые в конторы, получают право распоряжения всеми денежными средствами судоходных предприятий и обязаны заботиться о своевременной выплате рабочим этих предприятий заработной платы в прежнем размере, об ассигновании средств на ремонты и т. п.

5. Подробные условия и порядок национализации судоходных предприятий будут изданы особым декретом.

6. Настоящее постановление ввести в действие по телеграфу.

Подписали: Председатель Совета Народных Комиссаров Вл. Ульянов (Ленин), Народные комиссары—В. Оболенский, В. Алгасов, А. Шляпников, управляющий делами Совета Народных Комиссаров Вл. Бонч-Бруевич.

(СУЗИР РСФСР. 26/I—1918 г. № 18, ст. 290).

После конференции, при участии представителей Центрального Комитета т. Ищенко и др., в правительстве УССР был предрешен принципиально вопрос о национализации флота и намечен в общем с председателем Украинского Совета Народного Хозяйства т. Квирингом порядок его проведения, а также согласованы окончательно структура украинского Главода и кандидаты в коллегию.

В середине мая в совместном заседании бюро союза, коллегии украинского Главода и областной днепровской коллегии был принят проект декрета, принятого затем правительством УССР и опубликованного в киевских „Известиях“ № 47/74 от 21 мая 1919 года, который гласит:

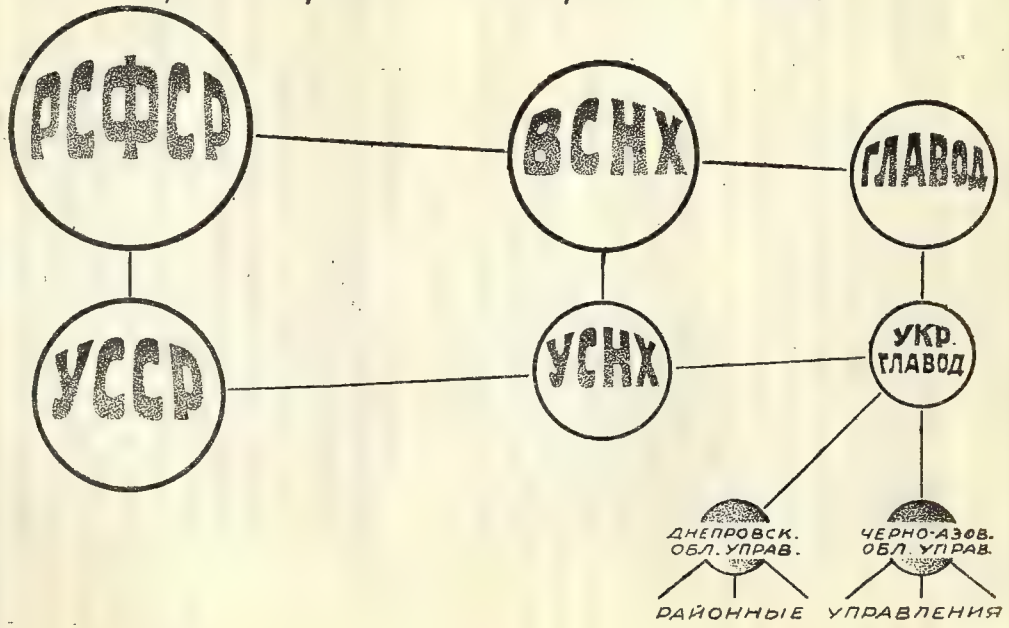
Совет Народных Комиссаров Украины постановил:

Об'явить общенародной собственностью Советской Республики:

1. Все морские, пароходные и судоходные предза исключением парусных судов, принад-

С Х Е М А

управления национализированным водным транспортом на Украине в 1919 г.



лежащих отдельным лицам, которые обслуживают таковые суда собственным трудом при условии владения не более, чем одним судном.

2. Кроме уже национализированных—все нижепоименованные пароходные и судоходные предприятия, со всем их подвижным составом и инвентарем:

а) 1-е и 2-е общ-ва пароходства по Днепру и его притокам.

б) Т-во „Буксир".

в) Грузовое т-во бр. Кацнельсон.

г) Т-во Хейфец и Шапиро.

д) О-во Российский Ллойд (б. Куман и Шавалда).

е) Акционерное о-во „Русское Черноморско-Днепровское пароходство".

ж) Пароходство Баптизманских.

з) Т-во Н.-Днепровского и Днестровского п-ва (Анатра, Габер, Зельдин, Люблин, Цимерман).

и) П во Шапиро.

к) О-во Орел и Телеграф.

Примечание. К подвижному составу относятся: а) все пароходы и суда, принадлежащие названным предприятиям по праву собственности, и б) все пароходы и суда, входящие в состав этих предприятий на арендном праве, а равно и на всяком другом праве пользования, хотя бы сроки аренды либо права пользования истекли к 1-му января 1919 г.

Подробные и точные правила проведения сего декрета в жизнь изложить в особой к нему инструкции

Настоящий декрет ввести в действие по телеграфу.

Председатель Укрсовнархоза К в и р и н г.

Союзом повсеместно были выделены кадры лиц в комиссии по проведению национализации. Были приняты меры охраны судов и имущества, а также произведен учет всему имуществу. Во все органы управления в большинстве были проведены рабочие-водники. Были

также введены и специалисты-инженеры и лица с административным опытом и знанием эксплоатации флота. Правда, трудно было союзу проводить первое время специалистов, к которым питали недоверие рабочие массы, в особенности в тот период наивысшего обострения классовых противоречий. Это недоверие имело, конечно, свои оправдания, так как в то время вся интеллигенция поголовно была настроена враждебно по отношению к Советской власти и рабочим. Об этом можно судить хотя бы по следующему документу, сохранившемуся в делах КОПС'а, разосланному по всем организациям водных путей МПС столичным комитетом служащих Центропути (МПС) из Петрограда в Октябрьские дни, после перехода власти к Советам.

Передать в ЦИК и во все общественные организации КОПС'а: комитет служащих, СИНКОПС, Союз техн. и др. 20 ноября 1917 г.
Вр. Зав. КОПС'а В. Кокушин.

Воззвание.

Общее собрание служащих управления внутренних водных путей, решительно протестуя: 1) против насильственного захвата власти большевистской фракцией Петроградского Совета Рабочих и Солдатских Депутатов, 2) против ареста членов временного правительства и 3) против попытки Викжеля использовать организацию железнодорожных служащих в интересах захватчиков власти, путем обещания поддержки со стороны транспортного аппарата лишь той коалиционной власти, в состав которой будут допущены представители большевиков,—и присоединяясь к единодушному решению союза союзов служащих в правительственных учреждениях Петрограда,—31-го октября сего года постановило: занятия во всех отделах и частях

управления прекратить, за исключением частей, работа коих непосредственно связана с обороной и продовольствием.

Вместе с сим собрание служащих управления избрало из своей среды особый стачечный комитет и об'явило, что места бастующих остаются под бойкотом и что продолжение занятий, за указанным исключением, рассматривается как штрейкбрехерство.

Упомянутый стачечный комитет немедленно вошел в контакт со стачечным комитетом остальных центральных учреждений министерства путей сообщения, которые также об'явили забастовку, а также со стачечным комитетом вышеназванного союза союзов, делегировав в эти последние стачечные комитеты своих членов.

Стачечный комитет союза союзов служащих в правительственных учреждениях Петрограда в своей декларации, напечатанной в газетах от 5 ноября сего года, относительно своего решения о приостановке занятий во всех государственных учреждениях, об'яснил, между прочим, нижеследующее:

Прекращение занятий в государственных учреждениях вызвано не материальными интересами служащих, а также и не партийными целями.

Служащие государственных учреждений готовы служить лишь той образовавшейся в революционном процессе власти, которая пользуется общенародным признанием. Между тем большевики, опираясь на грубую силу штыков, об'явили себя верховною властью. Обе столицы обагрены кровью братскою; совершаются дикие насилия над жизнью и свободой граждан, разгромлены древние народные святыни; а теперь большевики стремятся овладеть всеми материальными средствами и всеми частями государственного управления. Мы же, служащие государственных учреждений г. Петрограда, не считаем возможным отдать свой опыт, свои знания и самый аппарат управления насильникам над народною волей, дабы не упрочить их положение среди других борющихся общественных групп. Поэтому, сознавая всю тяжесть ответственности перед страной, мы, служащие, в твердой уверенности в близком успехе нашего правого дела, обращаем свой горячий призыв

ко всем партиям, организациям и учреждениям присоединиться со всею мощью к нашей тяжелой решительной борьбе за установление всеми признанной власти. Мы, служащие государственных учреждений, будем проводить в жизнь эту крайнюю меру—перерыв занятий, не приостанавливая в то же время ни на минуту работ на оборону и продовольствие.

8-го ноября Викводом пред'явлено стачечному комитету управления внутренних водных путей требование о возобновлении занятий в управлении. Ответ стачечного комитета на это требование при сем прилагается.

Занятий в управлении внутренних водных путей нет.

Изложенное сообщается для сведения.

Стачечный Комитет.

11-го ноября 1917 г.

В правление киевского округа путей сообщения.

Из этого обращения видно, что служащие Центропути (преимущественно, конечно, инженеры, адвокаты, бухгалтера и т. д.) саботировали Советскую власть сами и призывали к этому всех по всем водным округам.

Лойяльных специалистов можно было перечесть по пальцам, и привлекались на административные должности первое время те, кто пользовался в какой-либо мере доверием рабочих масс и мог быть терпим.

Надо отметить, что многие из привлекаемых к работе, хотя и не были довольны новым строем, все-же работали добросовестно и сейчас занимают крупные административно-хозяйственные посты.

Так была проведена национализация на Украине. Деникинская оккупация, хотя временно сломала начавшую налаживаться работу и аппарат, но, после победы над Деникиным и возвращения Советской власти, все быстро было восстановлено, так как организация имела доста-

точный прошлый опыт, и вполне выявились более совершенная структура водного транспорта в Советской России и методы управления. Беспрерывный опыт управления национализированным водным транспортом в центральной России помогал украинским работникам строить советский аппарат быстрым темпом, после всякой ломки, происходившей во время белогвардейских оккупаций.

Пароход „Ленин", на котором при наступлении Деникина эвакуировалась из Киева коллегия управления.

Наступление деникинских армий.

В средине лета 1919 года гражданская война на Украине была в самом разгаре. С Дона двигалась, по всем правилам военной стратегии и тактики, хорошо вооруженная, снабженная Антантой „добровольческая" армия, под общим командованием генерала Деникина. Ей уже в июне месяце удалось захватить Донбасс, дойти вплотную к стратегическим пунктам, расположенным по левой стороне Среднего и Нижнего Днепра: Крым — Екатеринослав — Харьков. В это же время Антанта двигала на Советскую Россию с северо-запада на Петроград белогвардейские полчища генерала Юденича; на севере через Архангельск наступали англичане и из Сибири к Волге подбирался Колчак. Ко всему этому на Украине, в тылу действовали во всю и терроризовали население петлюровские партизаны.

Все генеральные бои в гражданской войне происходили на путях сообщения железнодорожного и водного. Поэтому и водному транспорту выпало на долю в гражданскую

войну выполнить почти исключительно военно-оперативные задания: транспортирование и подвоз воинских частей снарядов, фуража, продовольствия и проч. Водникам пришлось также работать над вооружением части речного флота для непосредственной борьбы на военных фронтах. Весь транспорт был мобилизован, и все работающие на транспорте считались военнообязанными. Комплектование не только вспомогательных судов днепровской военной флотилии, но и боевых судов флотилии происходило в большинстве за счет судовых команд днепровского коммерческого флота, об'единенных нашим союзом. Поэтому отчасти само положение водного транспорта в гражданской войне определяло его роль в борьбе с наступавшими, вооруженными Антантой по всем правилам современной военной техники контр-революционными армиями.

Все для борьбы с наступающим врагом! Все для фронта!—Вот главнейшие задачи и программа работы управления национализированного флота и профессионального союза в период ожесточенной гражданской войны.

Вот—одна из сохранившихся записей разговора по проводу, который может дать читателю некоторое конкретное представление о работе флота того времени:

Разговор по проводу Гомель-Чернигов 14 апреля 1920 года.

— Назначен ли уже комендант 12 армии?
— Комендант назначен, но еще не приехал.
— Освобождены ли пароходы в Остре?
— Нет. Все до сих пор находятся в распоряжении 25 и 7 дивизий.

— Получили ли распоряжение 12 армии о доставке в Дарницу одного парохода и 10 судов и что сделали?

— Семь судов непаровых остаются на месте, а остальные три будут высланы. Из числа семи три баржи взяты на мост у Остра, и—все операции эти о снабжении их непаровыми судами; трудна операция учвода; вам известно, сколько находится непаровых годных употребленных судов.

— Сообщите, какие семь остаются на месте, так как в Киеве непаровых судов нет; вообще, не понимаю—выполняете вы приказ или нет?

— Выполняем, но очень слабо, по мере возможности.

— Сколько судов и какие пароходы и когда фактически будут поданы к Дарнице?

— На участке Остер и ниже находится 5 непаровых, один—в пути и два выйдут завтра; паровых там же находится 10.

— Не в этом дело,—вами должно быть доставлено к Дарнице 10 судов и пароход,—где что находится, неважно, а важно, когда суда будут в Дарнице и какие.

— Все суда, непаровые и паровые—в распоряжении армии, завтра отправим два непаровых.

— Куда?

— В распоряжение 25 и 7 дивизий ниже Остра.

— Для восстановления связи между правым и левым берегом Днепра необходимо в Дарницу, а не к Остру—10 судов; есть у вас такой приказ и есть ли у вас суда необходимые? Не путайте дивизии.

— Приказ вручен нам и Губвоенкому в 18 ч. 10 м.; если мы сможем взять находящиеся у 7 и 25 дивизий баржи и добавим 5 барж, то и то пройдет несколько дней для выполнения этого приказания.

— Привлечены ли бр. Рейзины?

— Нет еще.

— Какие наименьшие глубины?

— Около $3^1/_2$: мелководье полнейшее. Выше Чернигова больше десяти перекатов.

— Начаты ли какие работы по поддержанию глубин?

— В Чернигове начали сборку щитов, но чтобы установить их, нет рабочей силы.

— Выполняется ли наряд Губтопом на дрова?

— Требуется доставить дрова из Смолина и Горицы, но нет судов для перевозки; имеется одно лишь, которое завтра посылается за дровами.

— Есть ли задержка за дровами, смазкой, керосином? Чего нужно и сколько?

— Пока задержки нет.

— Получены ли деньги и какое количество?

— Деньги не получены, в них нужда огромная. Сегодня вернулся губфинотдел; надеемся получить.

— Немедленно по приезде коменданта обследовать совместно с ним целесообразность использования пароходов в Остре 25 и 7 дивизиями.

Поручаю принять все меры и сверхчеловеческие усилия к экстренной доставке судов к Дарнице для наводки моста, немедленно снестись по прямому проводу с Конотопом, переговорить с Начвосо 12 Рогожным относительно порядка и, самое главное, срока предоставления барж, освобождения занятых в Остре.

Бр. Рейзиных привлечь принудительным порядком без всяких отговорок. Выслать двух техников, одного из Гомеля, другого Любечи, для сборки щитов; снестись с Губкомтрудом.

Относительно снабжения вас деньгами, немедленно обратитесь Конотоп Начвосо и штаб 12 для предписания Губревкому.

Запастись дровами для того, чтобы по первому требованию все пароходы могли уйти в Киев.

Завтра грузим продовольствие за июнь на 768 человек—по 20 фун. муки, 9 фун. пшеницы и $^1/_2$ ф. сахару.

Передайте Александрову, среду 8 вечера выезжаю Москву".

Вот, приблизительно, главная повседневная работа.

Роль союза в эти дни была огромной и весьма ответственной. Союз должен был из своих рядов выделять непосредственных бойцов и организаторов для фронта и организовать трудовую дисциплину среди рабочих в условиях работы флота на боевых линиях военных фронтов.

В июле пал Харьков, и занят был Деникиным Крым. По всей линии Днепра развернулась борьба за овладение Херсоном, Екатеринославом, Киевом. После упорных боев указанные города были оставлены Красной армией почти одновременно. Флот Нижнего Днепра целиком попал в руки белых, так как отступать было некуда. Вверх по Днепру он не мог двигаться из-за Днепровских порогов, а выход в Черное море был закрыт военными судами белых и Антанты. С отступлением Красной армии из Херсона водникам и флотилии пришлось отступать вместе на Одессу сухим путем, оставив все суда в исправном состоянии, что называется—на ходу, так как всем судам приходилось работать до последней минуты.

Пишущему эти строки в этот период борьбы на днепровском фронте пришлось проехать из Киева и по Днепру до Херсона, а после отступления из Херсона Красной армии—выехать обратно в Киев с воинским эшелоном. Спустя четыре часа после того, как наш эшелон проехал ст. Знаменку, последняя была занята белыми, и проезд на Киев был отрезан. Одновременно движение по Юго-Западной жел. дороге было отрезано петлюровскими войсками, наступавшими из Галиции на Украину. Таким образом все те воинские части, которые отступали на

Одессу, оказались в „мешке“, отрезанными от Киева, и им пришлось потом двинуться вместе с одесскими частями через Голту по линии Юго-Западных железных дорог и пробиваться через фронт белых.

После нашего отступления из Киева, в двадцатых числах сентября 1919 года, в Гомель прибыли с Ирпеня (под Киевом) тт. Петров (работает сейчас в Херсоне) и Кайдалов (Херсонского порта), от которых мы узнали подробности отступления Херсонской и Одесской групп и в том числе водников; им удалось пробиться через фронт белых и присоединиться к Красной армии у р. Ирпеня.

По прибытии нашем из Херсона в Киев, было уже очевидно, что и Киев придется в скором времени оставить. Совет Народных Комиссаров УССР уже отдал распоряжение о разгрузке Киева и заблаговременной эвакуации правительственных учреждений, не связанных непосредственно с военной обороной. В конце августа Киев был оставлен. Весь речной флот выполнял оперативные задачи перевозок до последних дней и в день занятия Киева белыми организованно эвакуировался в верховья Днепра, с воинскими частями, имуществом и беженцами.

Ту работу, которую выполнял днепровский флот в период наступления деникинцев, можно видеть из настоящего доклада.

Доклад днепровского областного управления об эвакуации днепровского речного флота.

5-го августа 1919 г. водным транспортом был представлен весь тоннаж верхне-днепровского парового и непарового флота, план перевозок и водный путь, куда можно было доставить эвакуированный груз,—председателю Цуркомвоена т. Ксандрову, на что нам был дан ответ, что они примут все это

к сведению, а пока—продолжать работу мирного времени, что нами и проводилось. Первый наряд по разгрузке Киева нам был дан 8-го августа на 30 вагонов, и от сего числа стали наряды поступать каждый день. В таком же количестве коллегия могла выполнять их, не нарушая работы мирного времени и в то же время исполняя оперативные задания Упвосо и Реввоенсовета 12-й армии.

В средних числах августа пассажирское движение было совсем прекращено, так как нехватало пароходов, и оперативные задания были очень большие; приходилось давать до 12 пароходов в день для перевозки частей войск, кавалерии, артиллерии, кухонь и повозок, да еще беженцев, эвакуированных из Екатеринослава, Кременчуга, Киева и других мест в Гомель.

19—20 августа был дан приказ Советом Обороны Украины, чтобы ни один пароход не отходил из Киева без разрешения Упвосо 12 армии. Наряды поступали прямо к коменданту пристани, где имелась комиссия с нашим представителем, который находился на пристани круглые сутки и выполнял все поступающие наряды.

Эвакуация Киева усилилась, нагрузка гончаков и берлин увеличилась. Все эвакуированные грузы и беженцы из Екатеринослава, Кременчуга, а также киевских учреждений были направлены в Гомель, как самый лучший пункт для перевалки груза с воды на железную дорогу, для дальнейшего следования.

В последние дни фронт приблизился, все пароходы, находившиеся ниже Киева, выполнявшие оперативные задания, вернулись в Киев, почему получилось скопление судов, каковые задерживались военными властями для их нужд. Нами было предложено Совету Обороны предупредить нас за 24 часа до сдачи Киева, чтобы иметь время для выводки флота. Но через 2—3 дня, а именно 30 августа, нам

было приказано Советом Обороны (тов. Петровским) вывести весь флот за 2 часа; и, несмотря на такой короткий срок, удалось весь флот, паровой и непаровой, вывести, за исключением двух пароходов, из коих один находился ниже Киева в ведении начальника речной флотилии, и двух груженых суден, каковых должен был забрать пароход „Россия"; но когда он подошел забуксировать их, то на „Россию" сели отступающие красноармейцы и не дали ей брать буксира, почему суда и были оставлены. Киевским речным флотом было перевезено в Гомель разного эвакуированного груза около 1 милл. пудов. Все наряды, которые поступали от Цуркомвоена, выполнены нами полностью, не считая эвакуированных учреждений, Волынских частей, беженцев, детей и т. п.

По приезде в Гомель перегрузка производилась уже Разгрузкомом на ветку жел. дор. в Белице, на берегу реки Сож. Коллегия Областного управления обратилась к Реввоенсовету 12 армии т. Серебровскому и выяснила, что в Чернигов уже нельзя двигать пароходы, так как устье реки Десны было под обстрелом неприятеля, а в Могилев-Смоленск, также по военным соображениям, нельзя было пройти, ибо угроза была Жлобину со стороны поляков; наших представителей водного транспорта, поехавших для проводки груженых суден, эвакуированных с Березины, не доезжая Жлобина, завернули обратно распоряжением военных властей. После этого на совместном совещании с Начвосо 12-й армии т. Серебровским было решено: запросить начальника военной речной флотилии т. Полупанова, сколько ему нужно судов, затем временно оставить местное гомельское пассажирское движение, оставить несколько буксиров для Разгрузкома, а остальные, обезвредив, поставить в Пропойск, Ветку и Гомель. Об этом было также сообщено уполномоченному Совета Обороны РСФСР в Гомеле т. Громану, которым был

одобрен наш план обезвреживания судов и направления частей машин по железной дороге на Брянск. Относительно судов, выполнявших очередные работы с разрешения военных властей по рейсу ниже Гомеля и находящихся под охраной боевой флотилии, было решено, что они будут обезврежены в последний момент командующим военной флотилией, и что в случае невыполнения, ответственность падает на него, на что у нас имеется расписка товарища Полупанова.

В заключение доводим до сведения Главода, что в районе Гомеля, Пропойска и Чечерска сконцентрировано к 12 сентября около 70 пароходов торгового флота и около 30 пароходов, из коих до 10— бронированных, находящихся в распоряжении т. Полупанова (командующий днепровским военным флотом), каковые также стягивались к Гомелю.

Член коллегии днепровского областного управления (подпись).

Член комиссии Главода и Цеквода на Украине (подпись)".

Выполнение задач по эвакуации флота и пр. было сопряжено с большими трудностями, как для управления, так и для союза, и вся трудность заключалась в том, чтобы удержать на судах команды, которым, естественно, не хотелось бросать свои семьи и уходить, тем более, что обыватель был убежден в том, что это уже конец Советской власти. Обыватель ни за что не хотел верить в то, что рабочим и Красной армии удастся выдержать наступление со всех сторон белых армий, поддерживаемых, вооружаемых и снабжаемых Антантой. Трудность работы флота заключалась еще в том, что, с одной стороны, приходилось выполнять военно-оперативные задания местного Совета Обороны и военных властей тех армий,

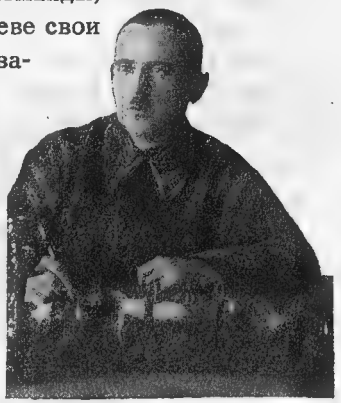
в сфере влияния которых мы находились, и с другой стороны, под угрозой военной революционной ответственности, центр требовал согласования действий и в особенности в вопросах эвакуации.

С этой целью в середине августа, т.-е. за две недели до сдачи Киева, после общего совещания управления и союза, пришлось командировать в Москву т. Чевердина для согласования в ЦК союза и Главоде ряда вопросов, в связи с создавшимся на Украине положением, и за директивами Совета Обороны относительно эвакуации флота и проч. Тов. Рудзутака*) в Москве в этот момент не было. В Главоде были из коллегии тт. Бовин и Карпов. После доклада в ЦК союза и совещания в Главоде, пришлось немедленно выехать обратно. Так как спешность не позволила добиться в Совете Обороны точного распоряжения, куда именно направлять флот, то было решено: если придется эвакуировать раньше, чем из Москвы будут даны по телеграфу указания, то суда направить по своему усмотрению и на ответственность руководителей управления и союза, согласовывая на месте свои действия с военными властями.

На обратном пути заехал для согласования по этому же вопросу в штаб 12 армии, который был уже в г. Новозыбкове, где и узнал об оставлении нашими войсками Киева. Дальше направился через Гомель и встретил своих, уже двигавшихся в верховья Днепра. По соглашению с 12 армией и штабом днепровской военной флотилии, решено было эвакуировать все в г. Гомель и тут же на р. Сож, у Гомеля, сосредоточить главную базу

*) Я. Э. Рудзутак в то время был председателем верховной коллегии Главода. Водный транспорт был в ведении ВСНХ.

всего днепровского флота. Активно работавшими в этот период были: во главе управления—тт. Дм. Павлов, Ал. Ливер, С. Маркарьян, А. Иоффе, А. Беликов (все члены коллегии) и члены областного бюро и районного комитета союза, тт. А. Чевердин, С. Войцехович, О. Довгань, Сиваков, Е. Буслов. Кроме того в эвакуации принимали участие тт. Гвоздков, Руденко, Сидоров, Никитюк, Агапов, Довженко, Гончарук, Возняк, Пековский, Белявский, Стабровский и многие другие, фамилии которых вспомнить не могу. Самоотверженно работали рабочие судовые команды, многие из которых бросили в Киеве свои семьи на произвол судьбы и эвакуировались с флотом.



Тов. Гвоздков.

Наступление белых было настолько стремительно, что вначале было у нас мало надежды на то, что на Соже придется долго продержаться. Гор. Гомель был для нас последним опорным пунктом, и с его падением весь флот, и Днепровская военная флотилия в том числе,—должны были попасть в руки белых. Поэтому все те пароходы, в которых большой необходимости не встречалось, решено было направить в самые верховья р. Сожа, до г. Пропойска и там снять всю арматуру, золотники и пр., упаковать в ящики и вывезти в Брянск. В связи с намеченным порядком расстановки флота было принято следующее постановление:

ПРОТОКОЛ № 49

заседания Коллегии Днепровского Областного Управления Водного Транспорта, от 14 сентября 1919 г., г. Гомель.

Присутствуют члены Коллегии: Иоффе, Беликов, представитель Оббюро союза и Райкома Войцехович.

Слушали:	Постановили:
1. Доклад т. Иоффе о последних директивах центральных органов по эвакуации флота и даче соответствующих распоряжений и инструкций в Пропойск, Могилев, Чернигов и Мозырь.	Эвакуацию части флота в Пропойск считать законченной. Предложить Стабровскому вернуть из Пропойска буксиры и пароходы Пропойской линии. Крупные прочие пароходы обезвреживать в Пропойске, и части маркерованные и упакованные направлять в Гомель, где держать их наготове к отправке в Калугу. Ремонтировать пароходы: „Амур“, „Фаню“, „Самуила“, „Демона“, „Могучего“. Эвакуацию в Могилеве считать временно оконченной, в последующем придерживаться плана Днепровского областного управления, согласованного с Учводом, сносясь все время с военным ведомством. Мозырь известить, что он должен во всех своих решениях по эвакуации или обезвреживанию судов руководствоваться указаниями военведа Припятской флотилии. Зав. Черниговского Учвода Левитского известить, что в случаях эвакуации или обезвреживания судов руководствоваться указанием местного Совета Обороны.

В это время дальнейшее продвижение деникинской армии было задержано. Упорные бои происходили в районе Конотоп-Бахмач и на р. Ирпене. Одновременно

оживился польский фронт в районе Могилев-Орша. Предстояло эвакуировать фронт с Могилевского и Березинского водных участков. К этому времени из Москвы было получено предписание направить флот на г. Смоленск. Не зная условий местных фронтов, Москва настаивала на своем. На самом деле двинуть суда на Смоленск было почти невозможно, так как, во-первых, этому препятствовали Кобелянские пороги в верховьях Днепра, а во-вторых направленный в этом направлении флот мог быть захвачен белополяками. Поэтому нами было принято твердое решение оставить флот на р. Соже и крупные суда Могилевского и Березинского участков также направить в Гомель, а не Смоленск; в гор. Смоленск направить только маленькие суда, которые свободно могут пройти Кобелянские пороги. Этот порядок был согласован с 12 армией. В виду повторных телеграмм центра, было принято в заседании коллегии и союза следующее решение:

ПРОТОКОЛ № 54

заседания Коллегии Днепровского Областного Управления Водного Транспорта; г. Гомель, 20/IX—19 г. Пароход „Пинск".

Присутствуют: члены Коллегии — Иоффе, Беликов.
Предбюро Чевердин.
Предрайкома Войцехович.

Слушали:	Постановили:
6. Телеграмму эвакобороны и Главода о порядке эвакуации флота и обез-	Запросить раз'яснения Начвосо 12, Учводам сообщить в части, касающейся техники работ. В части, касающейся направления эвакуации, поручить тов. Иоффе ин-

Между тем, под впечатлением белогвардейского окружения и нажима, команды судов таяли с каждым днем, так что развернуть работу флота и выполнять военные задания было весьма трудно. Необходимо было во что бы то ни стало набрать на суда команды. Их можно было набрать только в м. Радуль и г. Любечь на Днепре, которые были расположены от нас в направлении к Киеву и не были заняты еще белыми. Решено было командировать за набором команд Чевердина и Маркарьяна.

С. К. Войцехович.

Выехали на пароходе „Чернигов". В Радуле по пожарному сигналу был на базарной площади созван большой митинг. После долгих речей, на призыв наш ехать в Гомель согласились многие, преимущественно из молодежи и холостяки. Мы отправились дальше в Любечь и условились, что на обратном пути возьмем их с собой.

В Любечи нам оказалось труднее выполнить свою миссию. Когда мы прибыли в Любечь, то председатель Совета нам заявил, что у них не совсем спокойно, что на этой неделе у них был налет отряда кавалеристов, которые кой-кого выпороли и кое-что с собой прихватили. Настроение населения напряженное, и поэтому собирать митинг председатель Совета нам не рекомендовал, а со-

ветовал пойти на базар, и так как это был базарный день и было много людей, то там и переговорить с водниками. Тут же в Совете мы написали телеграмму о налете в Ревсовет армии и вышли на рынок. По дороге мы встретили вооруженных всадников, человек около десяти, которые остановились у Совета. Потом мы встретились с ними на рынке. Нас было всего 4 человека. Один из наших, военный моряк, по фамилии, кажется, Карклин, был вооружен самым разнообразным оружием и в морской форме: на нем висели морской кортик, наган, браунинг, несколько бомб и еще что-то. От Совета был виден стоявший у берега—версты за полторы — наш пароход. Так мы ходили по базару, недоверчиво оглядывая друг друга. Нам не под силу было ревизовать кавалеристов, а их в свою очередь смущал наш пароход, на котором, кстати сказать, была только безоружная судовая команда. По флагу видно было, что пароход советский. Так молча они сели на коней и ускакали, а мы, переговорив с водниками, отплыли обратно в Радуль. Здесь нас уже ждало человек свыше 60 водников, которых мы и взяли с собой.

Из Гомеля послали товаро-пассажирский пароход, который доставил еще большую партию судовых команд. Положение наше на фронте становилось еще более устойчивым, и спустя недели две команды сами начали возвращаться в Гомель.

Надо отметить, что за период эвакуации функции коллегии и органов союза настолько смешались и переплелись, что трудно было установить, за какое действие можно было считать ответственной коллегию управления или союз. Так как к октябрю уже достаточно обнаружилось устойчивое положение Гомельского района, то на

Слушали:	Постановили:
вреживания судов.	формировать Главод и Экономсовобороны о невозможности направления в Смоленск и о положении дела, вообще, в настоящий момент.

Председатель Смоленского рупвода Ведейс явился в Гомель в связи с данными ему Москвой распоряжениями, противоречащими отданному нами распоряжению о порядке эвакуации. В заседании 30 сентября этот вопрос был опять нами обсужден и решено остаться при прежнем решении относительно эвакуации Могилевского и Березинского участков, что и было зафиксировано в следующем постановлении:

ПРОТОКОЛ № 57

заседания Коллегии Днепровского Областного Управления Водного Транспорта от 30 сентября 1919 г.
Гомель, пароход „Пинск".

Присутствуют: члены Коллегии—Иоффе, Беликов.
Председатель Оббюро Чевердин.
Предрайком Войцехович.
Уполн. Главода по эвакуации
Смоленского Рупвода Ведейс,
Зам. Могилевским Учводом Нефедов.

Слушали:	Постановили:
1. Заявление Зав. Учводом Могилевским Нефедова о плане будущей эвакуации. Из доклада выясняется приблизительно сле-	Остаться при прежнем решении, изложенном в протоколе № 46, а именно: направлять крупные паровые и непаровые суда, в зависимости от Кобелянских

Слушали:	Постановили:
дующий состав флота: паров. 13, непаровых до 30 (в Смоленске). Паровые: Славный, Удалой, Весядь, Заря, Могилев; и буксиры: Рекорд, Эльза, в Могилеве—Павел, Лев, в Рогачеве Березинского Учвода—парох. Победитель, Восход, в Речице—Варяг, Бурлак.	порогов, вниз до Лоева и затем—по Сожу в Гомель и мелкие непаровые и паровые вверх—в Смоленск.

Впоследствии правильность принятого решения целиком оправдалась, и Главод, после вторичного личного доклада в Москве т. Чевердина, признал правильность действий, как отвечающих фактическому положению условий фронта, определивших наш план расположения судов.

Правда, был случай весьма серьезной угрозы захвата белыми флота, когда ими был взят г. Чернигов. Тогда оставалось всего 80 верст по шоссе до г. Гомеля, и положение наше было весьма критическим. Но дальнейшее продвижение белых было задержано на правом берегу р. Десны посланными из Гомеля подкреплениями. К этому времени начал уже замечаться на фронте общий перелом. Дальнейшее продвижение было задержано. Оправившиеся после отступления 12 и 14 армии стали оказывать более упорное сопротивление и на некоторых участках даже переходить в наступление. Это положение создало некоторую уверенность, и нам пришлось опять разворачивать работу флота.

совместном заседании коллегии и союза было принято по этому поводу следующее постановление:

ПРОТОКОЛ № 60

заседания Коллегии Днепровского Областного Управления Водного Транспорта от 7 октября 1919 г.

Гор. Гомель.

Присутствовали: члены Коллегии—Иоффе, Беликов.

Представитель Оббюро Чевердин,

и Райкома Войцехович.

Слушали:	Постановили:
2. О разграничении взаимоотношений между органами союза и органами управления; доклад т. Беликова.	Считать, что с 15 августа по 1 октября, в силу обстоятельств, связанных с военными действиями, эвакуации Киева и характера оплат, производимых на основании декретов и постановлений украинского правительства и его комиссариатов, часто функции Коллегии Областного Бюро и Райкома смешивались, а посему ответственность за действия Коллегии в этот момент одинаково ложится как на членов Коллегии, так равно и на членов Областного Бюро и Райкома. Так как теперь условия работы стали более нормальными, то необходимо обоим органам немедленно перейти к тем нормальным взаимоотношениям, кои существовали до 15 августа с. г. О настоящем поручается т. Чевердину составить доклад в ЦКВод и Главод.

По этому постановлению, во-первых, ответственность за все хозяйственные действия, относящиеся к периоду эвакуации, возлагалась на коллегию, членов областного бюро и райкома союза, и во-вторых, решено провести опять разграничение функций.

Правда, это оказалось возможным выполнять не всегда, и, как мы увидим ниже, союзу приходилось брать на себя роль распорядительного органа в исключительных случаях, когда это вызывалось действительной необходимостью.

Пароход „Пушкин“, на котором происходили заседания секций украинской конференции в 1919 году.

Среди водников в деникинском тылу.

Революция всколыхнула широкие пласты рабочих, политическая активность которых сильно возросла. Рабочая масса даже в белогвардейском обиходе стала фактором, которого самые махровые контр-революционеры игнорировать не могли. Поэтому при занятии Украины деникинскими белогвардейцами, последние занимались и „рабочим вопросом“ по примеру известной „зубатовщины“ во времена царизма. Несмотря на то, что с отступлением Красной армии, с нею и в ее рядах ушла лучшая и наиболее сознательная часть рабочих, тем не менее деникинщина, означавшая собою возвращение к власти капиталистов и помещиков, не могла рассчитывать на поддержку со стороны рабочего населения, без которой, между прочим, трудно было белогвардейцам держаться. Отсюда заигрывание с социал-соглашателями, а также попытка обманными путями перетянуть хотя бы самые отсталые слои рабочих на свою сторону. Так, в Херсоне, немедленно после занятия белыми, среди моряков начал „работать“ известный монархист Пуришкевич. Им был прочитан, при содействии верхушек администра-

ции, на собраниях моряков цикл лекций на тему, приблизительно, о страхе божием, о пользе монархии; был организован кружок „ревнителей православия" и пр. и пр. В Киеве белогвардейским выскочкой и политическим авантюристом инженером Кирстой*) создан был „организационный комитет", призванный по мысли его творцов подменить собою профессиональный союз и стать мостом между деникинской властью и рабочими г. Киева.

„Кирстовщина"—это своего рода зубатовщина, возродившаяся в Киеве в 1919 г., в условиях гражданской войны и при наличии белогвардейской диктатуры и офицерского произвола, господствовавших в этот период в Киеве; она заслуживает того, чтобы на ней остановиться более подробно.

Инж. Кирста—это тип карьериста и прожженного провинциального политического авантюриста. Мы помним его выступления на рабочих собраниях весной 1919 г. при Советской власти в Киеве. После ряда неудач Кирста исчез совсем с горизонта. Его больше не встречаем в Киеве до прихода деникинцев. С ними появился на политическом горизонте и Кирста.

В качестве начальника охранки, имея в распоряжении офицерскую роту, Кирста наводил террор среди транспортников, а в особенности среди водников, где он, кроме всего, имел личные счеты. Взяв на службу к себе из ж.-д. и водных мастерских нескольких хулиганов, Кирста создал и организационный комитет по созданию союза в противовес организованным меньшевиками после ухода Красной армии—временному бюро совета профсо-

*) Бывш. путейский инженер КОПС'а. При Деникине был начальником охранки, работал преимущественно среди ж.-д. и водников. Бежал с белыми.

юзов, временному правлению профессионального союза рабочих и служащих водного транспорта и т. д.

Кроме того, Кирста начал на деникинские деньги издавать свою газету, названную им „Путь Рабочего".

Из „Пути Рабочего", доставленного нам через фронт, мы скоро узнали о провокационной деятельности Кирсты и тех предателей-рабочих, которые служили в отряде его охранки и вошли самозванно, как представители рабочих, в названный „организационный комитет".

Безграмотные передовые, помещенные в № 1 газеты, и еще более безграмотная декларация, якобы от имени рабочих составленная Кирстой, подписанная Кирстой и сподвижниками его охранки, достаточно разоблачили эту шайку бандитов, поступивших на службу деникинской контр-революции. Один из подписавших эту декларацию А. Овчаренко*) жестоко поплатился за то, что, увидев свою ошибку, начал отходить от Кирсты: банда вооруженных, явившись на квартиру Овчаренко, вытащила его во двор и на глазах жены и детей изрубила шашками в куски.

Так расправлялась эта шайка не только с лучшими передовыми рабочими, но и с теми, кто, попав к ним на удочку, начал разочаровываться в „спасителях родины". Расстрелами, грабежами и шантажем занималась эта компания, представившая в своей декларации пролетарскую революцию, как ничем неоправдавшуюся кровожадность большевиков, и поставившая рабочий класс на суд перед интеллигенцией и контр-революцией**).

*) Овчаренко входил в украинское бюро союза, избранное весной 1919 г. в Киеве на всеукраинской конференции до прихода деникинцев.

**) Из декларации Кирсты: „Все мы сейчас стоим перед судом всего честного и трудового интеллигентного мира".

Рабочие скоро раскусили эту авантюру неприкрытых наемников реакции. Не помогло и то, что Кирсте удалось завербовать нескольких суб'ектов из рабочих подонков в целях „орабочения" своей организации. Рабочие отвернулись от Кирсты и его приспешников и, несмотря на все хитрости, уловки и угрозы, „организационный комитет" так и остался в одиночестве, без армии. Рабочие начали срывать даже такие собрания, которые Кирста созывал по специальным мандатам для избранных лиц, чтобы на них выносить от имени рабочих необходимые для себя резолюции.

Деятельность этой шайки кончилась тем, что Кирста и ближайшие его сотрудники, как Кубелис и др., бежали во время отступления белых, оставив у многих рабочих-водников воспоминания ужаса и отвращения.

Вот несколько документов, которые достаточно могут охарактеризовать стремления этой организации и ее участников.

„Путь Рабочего". 27/8—1919 г. № 1. Орган организационного комитета по об'единению всех профессиональных союзов речного транспорта, верфей, железнодорожного транспорта и всех союзов рабочих г. Киева.

„Выпуская первый номер нашей газеты под названием „Путь Рабочего", редакция задается целью, по мере своих сил, отразить на ее страницах тот извилистый путь, по которому шло рабочее движение с первых дней революции и по настоящее время".

„Задачей организационного комитета, а следовательно, и газеты, как его органа, является об'единение всех профессиональных рабочих города Киева, но не на платформе тех или иных политических программ, а исключительно в области здорового государственного строительства". (Из передовой).

В этом же номере помещено следующее обращение:

„Декларация рабочих профессиональных союзов водного транспорта р. Днепра, г. Киева, рабочих Варшавских верфей и рабочих главных мастерских Киевского железнодорожного узла".

„В жизни человека, как и в жизни народов, история подчеркивает ряд ошибок в государственном строительстве, если последнее происходит при ненормальных условиях. Последнее никогда не следует игнорировать при вынесении приговоров тому или иному лицу, тому или иному народу. Все мы сейчас стоим перед судом всего честного и трудового интеллигентного мира. Гигантский маяк мирового светоча осветил все и вся на земном мире; он своим светом дает возможность осветить все уголки после происшедшего мирового сдвига. Последний оставил после себя страшные впечатления и не менее страшные следы разрушения—участие в общей катастрофе элементов, на которые многие возлагали надежды и которые обманули в лучших ожиданиях. Никто не скажет, что положение как политическое, так и материальное одного из государств земного шара—России было до начала мировой войны нормально, было настолько удовлетворительно, что эти положения могли бы обеспечить, при всяких условиях переживаний, полное благополучие. Нет, этого не было. Все, кто только любил свою страну и желает увидеть ее вновь оздоровленною и способною стать рядом с другими государствами мира, тот смело должен заявить, что русский человек рос, развился, пошел в своей культуре далеко и достиг высокого положения; но, попутно, ныне уже умершие не хотели думать, что в старых зданиях, где гигантскими шагами жизнь идет вперед, дальше существовать нельзя и что должен был наступить момент, когда и не от такой причины, как мировая война, значительно меньшей, все рухнет, и вся старая Россия расползется, кто куда захочет, и уже вернуть кустарными способами обратно в прогнившие пенаты не удастся, да и смысла нет, так как старые пенаты ни для ремонта, ни для перестройки не годятся. Революция 1917 г. потому и была вначале бескровна, что стены и фундаменты государственного здания были слишком ничтожны, более негодны для жилья народа...

...Мы, рабочие, получив свободу, выйдя на простор из разрушившегося здания, на пути своем встречали ряд апостолов, которые с факелами в руках указывали „лучший путь к счастью общему и благу мировому"; а мы, просидевшие много веков в здании, которое стало для нас тесно, привыки все различать на близком расстоянии. Глаза при свете факелов видели лишь руки, державшие их, но не лицо, по коим, быть может, мы кое что и увидели бы. Одно нас тревожило, что факелы вырывались из рук в руки и всегда одно лишь твердили: следуйте за нами, так как ранее несший факел путь указал неверный...

...Рабочий верил зовущему... Рабочий не роптал: он отдавал все, лишь бы достичь желанного. Наконец, пришлось видеть, нечто необ'яснимое. Жертвы рабочих и с ними интеллигентного люда стали неисчислимыми, конца им не видно было, наоборот —число жертв увеличивалось, все яснее и яснее становилось, что путь, указанный, не есть путь спасения, не путь рационального строительства нового здания, а путь жестоких мук, смерти и страданий, несправедливости, насилий и издевательств. Путь, нам в последнее время указанный, есть путь, где права, истины и бога нет. Это путь какой-то дикой зверской пляски, где понятие человека и человеческое выброшено из правил жизни совершенно. Граждане-рабочие поняли весь ужас создавшегося трагического положения...

...Поняли, что нам с такими факельщиками не по дороге, так как путь их, как и они сами—не честен. Они не думают о массах, а думают как пошлые трусы, так как у них не хватило мужества сознать всю свою бездарность и преступность...

...Великий учитель рабочих Карл Маркс приходил в ужас от крови, которую случайно пролила Парижская Коммуна, а теперь все залито кровью и во имя чего же?! (Тогда были только три жертвы). Якобы во имя счастья рабочих...

...Благодаря этому жизнь остановилась, так как работа интеллигентному рабочему не под силу, а без труда рабочего вместе с интеллигентом ценности нет и не будет, а если этого фактора нет, общественная жизнь обречена на верную гибель...

...Итак—мост от рабочих к интеллигенту и обратно. Дружная общая работа. Клич среди всех: „Спасение страны и жизни всех". Все за работу!

Председатель организацион. комитета *Константин Кирста* (водный транспорт).

Товарищи председателя: А. Овчаренко (водн. транспорт).

Н. Коваль (ж.-д. мастерские).

Секретарь Н. Барковский (водный транспорт.

Члены комитета: Н. Кубелис.
И. Белый.
Г. Новосельский (водн. транспорт).
М. Бережков.
И. Зуев (Варшавские верфи).
И. Гробовский.
С. Осипович (ж.-д. мастерские).

„Путь Рабочего" № 8.

Воззвание „Организационного Комитета" по поводу срыва собрания: „Труженики-рабочие, казалось, что с приходом Добрармии вы начали верить, что коммунистическое иго пало... но „наследники коммунистов" подняли головы...

Подписал: Орг. Комитет по об'единению проф. союз. г. Киева.

„Путь Рабочего" № 9.

Вторичное воззвание Кирсты с предупреждением рабочих, что „наследники коммунистов" не спят...

Избранное собранием водников временное правление союза в ответ на декларацию Кирсты поместило следующее официальное заявление:

Временное правление профессионального союза рабочих и служащих водного транспорта доводит до всеобщего сведения, что оно никакого отношения к „организационному комитету" не имеет, что правление входит в состав Совета Профессиональных Союзов, об'единяющего все профессиональные союзы г. Киева, и что все те лица, которые входят в состав „органи-

зационного комитета" и принимают участие в издаваемой им газете „Путь Рабочего", действуют без ведома правления профессионального союза, и правление за их действия ответственности не несет.

Председатель А. Железцов.
Секретарь А. Петровский.
Тов. Пред. Врем. Бюро Совета Проф. Союзов Кучин.
(29/VIII, „Киевская Жизнь" № 4).

Кирста в свою очередь поместил в ответ на это такое заявление:

Письмо в редакцию „Киевская Жизнь".

В ответ на письмо от 29/VIII, за подписью гг. Железцова, Кучина и Петровского, от имени временного правления профессионального союза рабочих и служащих водного транспорта, редакция „Путь Рабочего" считает нужным заявить, что как с указанным „Правлением", получившим свои полномочия, повидимому, от удравшей в Москву „коммунистической" части Совета Проф. Союзов, так и с гг. Железцовым, Кучиным, Петровским, „забытыми", очевидно, по недосмотру в порядке эвакуации,—редакция, как и комитет, действительно ничего общего не имеют.

Президиум организационного комитета.

„Путь Рабочего" № 6 от 3/IX.

Так как среди рабочих усилилось движение за организацию союзов без Кирсты и помимо его, а также ввиду того, что рабочие начали срывать собрания, созываемые Кирстой, ему пришлось обращаться через „Путь Рабочего" с воззваниями к рабочим и выставить программу своих союзов, характерные выдержки из которой здесь приводим:

„Путь Рабочего" № 9.

Проект положения о профессиональных союзах.

Профессиональные союзы не должны преследовать целей, противных действующим законам... (стр. 6).

Идет перечисление следующих задач:

а) Обследование быта.
б) Представительства.
в) Изыскание способов для устранения недоразумений.
г) Устройство учреждений для приискания работ.
д) Оказание юридической и медицинской помощи.
е) Выдача денежных пособий.
ж) Устройство общежитий.
з) Мероприятия для духовного и физического развития.
и) Устройство детских очагов.

Первый затон в Киеве во время наводнения.

Украинская комиссия Центрального Комитета союза.

В начале октября на юго-западном фронте произошел уже основательный перелом. Наступление деникинцев было окончательно задержано. Инициатива наступления на всех участках стала переходить к Красной армии. Для нас стало очевидным, что придется зимовать всему флоту на реке Соже. Надо было наскоро готовить затоны для зимовки, оборудовать хотя как-нибудь временные мастерские и прочее. В тылу Деникина уже с нетерпением ожидали наступления Красной армии и прихода Советской власти. Белогвардейский террор успел натереть холку не только рабочим, но и буржуазно-мещанским слоям населения. В сельских местностях крестьяне образовали крупные партизанские отряды, боровшиеся с белыми армиями. Надо было в скором времени ждать более интенсивного наступления Красной армии, а поэтому предстояло готовиться к восстановлению союза в оккупированных областях и налаживанию хозяйства водного транспорта.

В связи с этими изменениями, происходившими на фронте, в Москву вторично был командирован тов. Чевердин — сделать доклад о фактическом положении и согласовать дальнейшие действия.

В Центральном Комитете по докладу были приняты следующие постановления:

ПРОТОКОЛ № 15/65

заседания Президиума Центрального Комитета Всероссийского Союза Рабочих Водного Транспорта

от 21 октября 1919 г.

Присутствуют: тт. Быстров, Ударов, Голованов, Воронов.

Председатель: Быстров.

Секретарь: Ударов.

Слушали:	Постановили:
1. Доклад Председателя Бюро Днепровского бассейна т. Чевердина об эвакуации учреждений водного транспорта, судов и органов союза из Киева и о создавшемся в настоящее время положении.	Принимая во внимание, что в связи с военными действиями на территории Днепровской Области все организации союза распались, образовать Украинскую комиссию ЦКВСРВТ по восстановлению союза на реках Украины в составе: тт. Чевердина — председателем, Ефремова и Буслова—членами. В задачи комиссии входит: ведение всей профессиональной работы по вопросам труда и организационным, впредь до восстановления нормальных условий деятельности союза, для чего комиссия

Слушали:	Постановили:
	имеет право образовывать при себе необходимые отделы, кооптировать необходимых сотрудников, а также назначать делегатов на места и образовывать местные комитеты. Комиссия получает в свое распоряжение все средства, образующиеся в местных учреждениях водного транспорта (на судах, конторах и пр.) из вычетов 2% членских взносов со всех без исключения рабочих и служащих водного транспорта, и расходует эти средства на свои надобности, отчитываясь перед ЦК. Район деятельности комиссии составляет вся территория Днепровской Области водного транспорта, за исключением Верхне-Днепровского (Смоленского) района. Во всей своей деятельности комиссия отчитывается перед ЦК и руководствуется его указаниями. Возникшие после оставления Советской властью г. Киева организации, возглавляемые инженером Кирста, как самозванно присвоившие себе название союза рабочих водного транспорта, признать контр-революционными и распущенными.

Слушали:	Постановили:
	Предложить Главоду образовать временное Управление Днепровского флота, без подразделения на районы и области, возглавляемое Коллегией из трех лиц. В качестве кандидатов в означенную коллегию выдвинуть т. Ливер председателем и тт. Иоффе и Беликова—членами".

Кроме доклада в Центральном Комитете было совещание в Главоде, перед которым выдвинут был ряд вопросов чисто хозяйственного характера. У нас не сохранилось материалов по всем вопросам, которые там были разрешены, но, приблизительно, намеченную в Москве программу можно представить из предыдущего протокола и нижеследующего протокола заседания коллегии в Гомеле, на котором был заслушан доклад по возвращении из командировки.

ПРОТОКОЛ № 66

заседания Коллегии Днепровского Областного Управления Водного Транспорта, от 1 ноября 1919 г., г. Гомель.

Присутствовали: Председ. Кол. Маркарьян, чл. Кол. Беликов, Иоффе, член ЦКВОД'а Саморуков, зав. Мех. Суд. Частью Величковский, зав. Частью пути и сооружения и зам. упр. Тех. отд. Стабровский, зав. дноуглубительными работами Сожа, Днепра и

Припяти Попов, Член Продколлегии Голубов, предс. Оббюро Чевердин, член Оббюро Войцехович, представитель Госконтроля Пляшкевич, член Оббюро Буслов, Инспектор Главода Ливер.

Слушали:	Постановили:
1. Доклад Председателя Оббюро тов. Чевердина о командировке в Москву. а) По части продовольствия и централизации органов продовольствия, о необходимости более точного учета едоков, о выдаче нам наряда на Витебскую губ. на 80.000 п. ненормированных продуктов, о выдаче нам наряда на 1000 п. хлеба в зерне и о том, что означенный вагон уже находится в пути на Гомель; о том, что Коллегия Продвода обещала прислать вагон мануфактуры и прочих фабрикатов и что, начиная с 1 ноября, Продвод включил Днепровскую область в планы снабжения. Кроме того, Наркомпрод дал телеграмму местному Губпродкому о снабжении работников Днепровской области на общих основаниях; регистрация работников в местных кооперативах необязательна, но необходимо организовать местные судоходные лавки и свои распределители. Необходимо представить	Принять к сведению и передать Продколлегии к руководству и исполнению.

Слушали:	Постановили:
смету по продовольствию и прислать в Москву в продколлегию Главода сотрудника, ведающего финансово-счетным делом коллегии области, и о необходимости посылки в Москву работников по закупке для иструктирования их продовольственными органами Главода, об использовании т. Сидорова по продовольствию в области и о составе Продколлегии области.	
б) По части расстановки судов по затонам на зимовку и в ремонт; из доклада выясняется, что представленные планы Главодом одобрены, и что в виду ежедневно меняющихся обстоятельств на фронте Коллегии области предоставлено право изменять план в согласии с военным ведомством.	Принять к сведению и передать в Технический отдел к руководству.
в) По организационному вопросу из доклада выясняется: что временное упразднение Сожского Учвода одобрено, что тактика Смоленского Рупвода обращаться помимо «Реки» в Главод ненормальна, что в связи с неустойчивыми положениями границ Днепровской области, Управлению „Реки“ подлежит принять чисто походную форму, способную свободно перемещаться по территории бассейна, поглощать в местах нахождения местные органы водтранспорта и выделять таковые в	Принять к сведению; считать, что время изменения состава Коллегии будет указано Главодом, о чем последний запросит; одновременно предложив тов. Ливеру приступить к работе.

Слушали:	Постановили:
случае дальнейших расширений границы, перехода к мирной обстановке; что персональный состав Коллегии Реки в виду отзыва тов. Маркарьяна Коллективом Ком. Цеквода в армию предполагается следующий: председатель Ливер, члены Коллегии — Иоффе, Беликов.	
г) По части изменения конструкций союзных органов, а именно, о том, что Райком Киевский и Украинское Оббюро упраздняются и создается Украинская Комиссия в составе: Председателя тов. Чевердина, членов — Буслова и Ефремова.	Принять к сведению.

Наступление Красной армии в ноябре подняло дух среди массы команд, которые истосковались по своим семьям. Все ждали с нетерпением взятия обратно Киева, чтобы вернуться поскорее домой или хотя бы получить сведения о семье и оказать в зиму материальную помощь. Эвакуировавшихся рабочих и судовых команд было свыше 1000 человек. Поэтому взятие Красной армией, в средине декабря 1919 г., Киева было особенно большим торжеством для водников.

Как только первые отряды подступили к Киеву, сейчас же была выделена группа руководящего ядра товарищей, которая направилась в Киев на работу. Первыми прибыли: весь состав комиссии ЦК Союза—Чевердин,

Буслов, Ефремов, член коллегии Беликов с тт. Сиваковым, Довганем и др., от Днепровской военной флотилии т. Щербак и несколько военных моряков.

Когда поезд с нашим эшелоном прошел ж.-д. мост через Днепр со стороны ст. Дарница и подошел к станции Киев-товарная, то поезд принимать было некому. В вагоне пели Интернационал. Спустя две минуты стали выползать из землянок железнодорожные служащие, которые сообщили, что всего 20 минут назад здесь еще произошла перестрелка с отступающими белыми, которые сейчас находятся под Киевом, в дачной местности „Святошино". Дня два еще под городом происходили бои, в городе чувствовалось большое напряжение, опасение за возможность белогвардейского налета, и нам пришлось просиживать эти ночи забаррикадированными, с винтовками наготове, в доме 36, на Александровской ул.

Дня через два белых погнали дальше, и город оживился. Начались рабочие собрания по всему городу. Сконструировались временные революционные органы власти; порядок в городе был восстановлен. Комиссия ЦК приступила к работе по восстановлению разгромленного белыми союза. Наоборот с управлением дела расстроились. В Гомеле мы оставили тяжело больного тифом т. Ливера, а по приезде в Киев, слег, тоже заболев тифом, второй член коллегии т. Беликов. Третий и последний член коллегии т. Иоффе выехал в командировку в Москву еще из Гомеля, и нам неизвестно было, где он обретался. А трудности были большие: союз разгромлен, флот разбросан по всей Днепровской системе, далеко от Киева—основной ремонтной базы. Мы телеграфировали в Москву:

„Кладбище" днепровских судов, вышедших из строя в эпоху гражданской войны.

ТЕЛЕГРАММА

Военная, лит. А.

Москва, Главоду — копия Цекводу.

Разбросанность флота благодаря эвакуации поставила тяжелое положение ремонты запятая из трех членов коллегии Ливер Беликов тяжело больны тифом запятая Украинская комиссия не может исключительно отдаться союзной работе обремененная работами по управлению транспорта запятая десятого февраля конференция запятая Херсонский район освобожден Ефремов послан Херсон комиссия также должна выехать точка Немедленно назначайте еще двух членов Днепровской коллегии телеграфно точка Желательно назначение Павлова Маркарьяна запятая Киеве находятся Войцехович Демиденко точка Одесситы Романов Заськов Словацкий заболели Бида Барикуцумедзе Каминский посланы Одессу Борисов Севастополь точка Немедленно высылайте Киев Иоффе.

Комиссия Цеквода Чевердин Буслов.

Ответом Москва медлила, а события мчались на Украине быстро. Деникин откатился в Крым, и уже надо было посылать людей на Нижний Днепр и Черное море. — Иоффе не приезжал и о нем не слышно было. Новых членов, которых мы просили, Москва не присылала. Управление оказалось без коллегии, т.-е. без ответственных лиц. Делать было нечего, и комиссия ЦК союза приняла следующее решение:

ПОСТАНОВЛЕНИЕ

Украинской Комиссии Цеквода, 1920 г., февраля 4 дня,

г. Киев.

Украинская Комиссия Центрального Комитета Всероссийского Союза Рабочих Водного Транспорта, заслушав доклад секретаря Днепровского Областного Управления о болезни члена Коллегии т. Беликова и принимая во внимание, что все паровые и непаровые суда, вследствие эвакуации Киева, оказались разбросанными в разных пунктах Днепра и его притоков, что благодаря этому создались самые тяжелые условия их ремонта, так как суда оказались не в местах (затонах), приспособленных для их зимней стоянки и ремонта, что Управление имеет самостоятельные лесные разработки, которые могут дать более или менее благоприятные результаты только в том случае, если в Управлении Водным Транспортом будет уделено особенное внимание разработкам и будут привлечены все наличные силы ответственных работников союза на местах, находим, что выбытие из Коллегии Управления двух членов — Ливера и Беликова, тяжело больных тифом, и отсутствие по командировке в Москву последнего, тов. Иоффе — требует от Украинской Комиссии Цеквода, органа Центрального Комитета производственного об'единения, несущего перед Республикой ответственность за состояние транспорта, — принятия экстренных мер к предотвращению могущей последовать дезорганизации Управления и крайнего упадка производительности по ремонту флота, снабжению, финансированию и т. д., а потому постановила:

1. О создавшемся положении сообщить Главводу и Цекводу с требованием немедленного назначения еще двух членов Коллегии Управления, доведя таким

образом состав Коллегии до 5-ти, каковое количество членов было до эвакуации.

2. Откомандировать т. Войцеховича, как временно исполняющего обязанности управляющего общеадминистративным отделом „Реки", которому вменяется в обязанность до вступления кого-либо из членов Коллегии иметь наблюдение за всеми отделами Управления и все вопросы, имеющие важное и принципиальное значение для Водного Транспорта, вносить предварительно на обсуждение Комиссии Цеквода.

3. Откомандировать т. Фиделина в судо-механическую часть для принятия мер и наблюдения за отправкой рабочих бригад по ремонту флота.

4. Временно поручить т. Демиденко, до вступления кого-либо из членов Коллегии, заведывание техническим отделом.

5. Тов. Дунаев замещает управляющего финансовым отделом.

Копию сего постановления послать Днепровскому Областному Управлению и Киевскому Губернскому Революционному Комитету.

Украинская Комиссия Цеквода: Чевердин, Буслов.

Так союз назначил временных комиссаров, если их так можно назвать, и поставил об этом в известность местные власти. Возражений ни с чьей стороны не последовало, и управление работало под начальством союзных комиссаров и под непосредственным руководством комиссии ЦКВод до вступления членов коллегии в исполнение обязанностей.

За этот период в Киевском районе во всех предприятиях и на участках были созваны общие собрания рабочих, избраны комитеты на местах и делегаты на Киевский районный с'езд союза.

Со с'ездом мы торопились, так как был уже занят Красной армией Херсон, и комиссия ЦК должна была спешить перенести свою работу в Херсон.

15 февраля 1920 г. в Киеве открылся верхне-днепровский районный с'езд союза. На с'езде присутствовало 36 делегатов от 3691 рабочих; по партийному составу: коммунистов (большевиков) — 14, украинских коммунистов 1, соц.-дем. (меньшевиков)—3, соц.-дем. (центра)—1 и беспартийных—17.

Повестка дня с'езда:

1. Текущий момент.
2. Доклад Украинской комиссии ЦК союза.
3. Доклад коллегии.
4. Доклад прод. коллегии.
5. Доклад райкультвода.
6. Здравотдел.
7. Отдел Труда.
8. Выборы делегатов на Всероссийский с'езд нашего союза.
9. Выборы районного комитета союза.
10. Места.
11. Выборы делегата на Всероссийский с'езд профсоюзов.

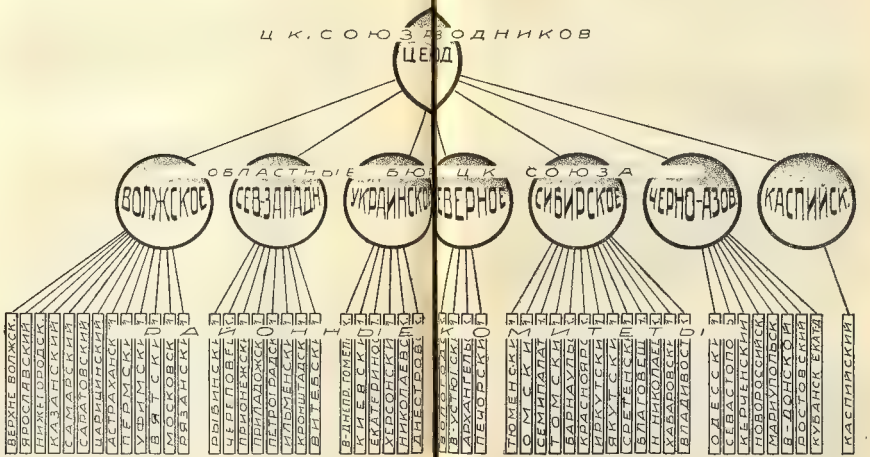
С'ездом приняты следующие резолюции:

По текущему моменту:

„Героическими усилиями Красной армии снова восстановлена Советская власть на Украине. Перед освобожденным пролетариатом встает целый ряд задач в области улучшения хозяйственной жизни страны и устранения разрухи, оставленной нам в наследие господством белогвардейцев. Эта работа требует напряжения всех сил рабочего класса для

С Х Е М А

Всероссийского Союза Работников Водного Транспорта в 191[illegible] году



Точного учета уикомводов и низовых союзных органов в 1919 г. не было

восстановления разрушенных материальных ценностей; вопросы экономического строительства должны стать центром усилий социалистического государства и массовых рабочих организаций. Профессиональные союзы должны решительно отвергнуть путь так называемой „независимости“ профессионального движения и вступить на путь тесного сотрудничества с органами пролетарской власти. Они должны стремиться к тому, чтобы приспособить эти органы к задачам социалистического строительства и к созданию новых производственных отношений, которые явятся необходимой базой полного осуществления социализма.

Эта задача требует широкого участия союзов в органах Советской власти, орабочивания этих органов в более тесной связи с экономическими организациями пролетариата, путем вливания лучших работников во все руководящие органы Советской власти. Союзы должны центром своей работы поставить борьбу с экономической разрухой во всех областях народного хозяйства. Рабочий класс и его производственные союзы должны полностью овладеть экономическими учреждениями страны, сделать все необходимые усилия для правильной организации труда.

Профсоюзы должны развить максимальную энергию в области улучшения быта рабочих масс. Для этого они должны принять активное участие в органах, занимающихся снабжением рабочих продовольствием и предметами широкого потребления и направить работу этих органов, в зависимости от потребностей рабочей массы, выявленных производственными союзами. Задачи экономического возрождения страны будут разрешены лишь при под'еме творческой энергии и инициативе рабочих масс. Массовое участие в разрешении и проведении этих заданий должно стать лозунгом организационной работы профессиональных союзов“.

По отчету Украинской комиссии ЦК союза:

„Заслушав доклад Украинской Комиссии Центрального Комитета Всероссийского Союза Рабочих Водного Транспорта о работах ее по восстановлению и воссозданию разрушенных белогвардейцами союзных организаций рабочих Водного Транспорта, районная конференция киевского района союза рабочих Водного Транспорта, учитывая те тяжелые условия, в которых приходилось вести интенсивную и серьезную работу по воссозданию союзных организаций, совершенно уничтоженных 4-х месячным хозяйничанием белогвардейцев, и принимая во внимание, что работа велась в обстановке еще длящейся борьбы с контр-революцией, в обстановке дезорганизации рядов рабочего класса, внесенной разлагающим ядом проклятой кирстовщины, выражает полное удовлетворение деятельностью Украинской комиссии в ее энергичной борьбе с врагом рабочего класса и ее созидательной работе по восстановлению профессиональных организаций".

По отчету Коллегии управления:

„Заслушав доклад Днепровского Областного Управления Водным Транспортом, Конференция рабочих водного транспорта киевского района констатирует: 1) что во время пребывания управления в Киеве в период до эвакуации управлением были выполнены крупные и сложные работы по национализации флота, организации управления и ремонту судов; 2) что в особенно серьезный и ответственный момент эвакуации Советской власти на Украине, осенью 1919 г., Коллегия управления в самых невероятных условиях

планомерно и стройно эвакуировала все способные плавать суда и вывезла в самый последний момент многие части Красной армии и всякое военное и другое имущество; что такие работы и в таких условиях могли выполнить только ставленники самих рабочих и при самой широкой поддержке рабочих. Районная Конференция выражает свое полное удовлетворение работами Днепровской Коллегии Управления, выделенной нашим союзом из рядов своей организации".

Избраны:

В члены районного комитета: тт. Матлин, Пономарев, Войцехович, Руденко, Машковский, Буслов, Карпов, Добрунов. Кандидаты: Чапа, Билинчук, Сафронов, Трахтенберг.

На 3-й Всероссийский с'езд водников: Чевердин, Руденко, Билинчук, Пономарев, Сидоров. Кандидат: Довгань.

На 3-й Всероссийский с'езд профсоюзов:—Чевердин.

После закрытия районного с'езда водников в Киеве и сконструирования избранного с'ездом районного Комитета, комиссия центрального комитета перенесла свою деятельность в первых числах марта 1920 года в Херсон. Здесь комиссия занялась подготовкой и созывом нижнеднепровского районного с'езда, руководила до прибытия уполномоченного Главвода вопросами налаживания хозяйства и организации аппарата управления, помогая местным товарищам и органам власти опытом центра в этой области.

Одновременно созывался одесский районный с'езд, где работали посланные в Одессу инструктора. Руководство

в Одессе комиссия осуществляла путем директив по прямому проводу Херсон-Одесса. 28-го марта 1920 г. в Херсоне открылся 2-й районный с'езд. На с'езде присутствовали 54 делегата от Херсона, Николаева, Никополя и Запорожья (быв. Александровск). Около половины всего состава были беспартийные, 14 коммунистов, остальные соц.-дем. меньшевики, эсеры и анархисты.

Повестка дня с'ездом была принята следующая:

1. Текущий момент.
2. Отчет временного районного комитета.
3. Доклады с мест.
4. Доклад комиссии ЦК союза.
5. „ коллегии районного управления.
6. „ опродкомарма.
7. „ здравотдела.
8. Выборы районного комитета и ревизионной комиссии.
9. Выборы на Всероссийский с'езд союза в Москве.

По текущему моменту была принята с'ездом следующая резолюция:

„Выслушав доклад по текущему моменту, вторая районная конференция рабочих водного транспорта нижне-днепровского района признает: 1) что процесс трехлетнего развития российской революции и периоды временного господства помещичьей и генеральской контр-революции на Украине в достаточной мере показали, что избавить страну от всех последствий империалистической и гражданской войны может только власть организованного пролетариата и трудового крестьянства, в лице его Совета Рабочих и Крестьянских Депутатов. 2) Конференция также признает, что в наступивший момент не только окончательного разгрома отечественной, но и поражения мировой

контр-революции, необходимо сознательное об'единение трудовых масс вокруг Советской власти, отдавая все свои силы и знания на восстановление советской промышленности, организации труда и, в первую очередь, восстановления разрушенного транспорта".

Резолюция принимается единогласно.

По докладу комиссии ЦК союза:

„Заслушав доклад тов. Чевердина от украинской комиссии Цеквода, вторая херсонская районная конференция, учитывая весьма плодотворную работу данной комиссии по воссозданию районного союза рабочих Водного Транспорта и сконструирование такового по производственному принципу,—признает целесообразными и вполне приемлемыми все их раз'яснения в данной области и указания и приветствует Центральный Комитет Всероссийского союза работников Водного Транспорта.

Резолюция принимается единогласно.

По докладу коллегии районного управления:

„Заслушав доклад председателя рупвода, 2-я херсонская районная конференция считает, что при той разрухе и неурядице, которую Советская власть нашла на Нижнем Днепре после хозяйничанья белогвардейцев, при отсутствии финансов и топлива, управление коллегии рупвода сделало все от нее зависящее по восстановлению и эксплоатации транспорта; районная конференция предлагает коллегии рупвода продолжать и впредь, руководствуясь постановлениями центральной власти, неуклонно следовать по пути, начертанному Главводом в деле восстановления и организации водного транспорта".

На Всероссийский с'езд были избраны тт. Панасенко и Ведмидь.

В конце с'езда, перед закрытием, был избран районный комитет из следующих товарищей: Ефремова, Грипась,

Побарчий, Испетер, Сергей Каменский, Избаш, Шестаковский, Сосновский и Ятвинский.

Ревизионная комиссия — тт. Цукерман, Сорочинский и Ротань.

1-го апреля с'езд закрылся.

Как мы указали, почти одновременно с херсонским, проходил одесский районный с'езд моряков. Одесский районный комитет был избран в составе товарищей: Бида, Богуш, Асахова, Моисеева, Кухаря, Чернявского, Пынти, Казанченко, Смотрицкого, Хозанова и Ромашко.

В первых числах апреля комиссия ЦК Союза спешно выехала в Москву с тем, чтобы вернуться ко Всероссийскому с'езду.

После доклада центральному комитету, комиссия была упразднена, как выполнившая возложенные на нее Центральным Комитетом задания.

Соседство ген. Врангеля.

1920-й год для нашего союза на Днепре еще нельзя назвать периодом мирного строительства, так как хотя в начале 1920 года Деникин и потерпел сильное поражение, но остатки его армии, под командованием ген. Врангеля засевшие на Крымском полуострове, производили налеты на Нижний Днепр вплоть до начала 1921 года, когда врангельцы окончательно были изгнаны Красной армией из Крыма. Также и Киев (Верхний Днепр) подвергся в 1920 году захвату белополяками. Нижний Днепр, благодаря непосредственной близости к врангелевскому фронту, часто бывал ареной военных действий.

Херсон и его порт, где был сосредоточен почти весь флот Нижнего Днепра, на протяжении 1920 года неоднократно подвергался с Таврического берега артиллерийскому обстрелу белогвардейцев и бомбардировке налетающих аэропланов.

Обстановка военного фронта создавала фронтовые условия работы и жизни водников и их профессионального союза. Красноармеец и в то же время „комитетчик“ —эти две функции были свойственны каждому активному профессиональному и хозяйственному работнику-революционеру, так как весь флот и все работающие водники обслуживали фронт в зоне непосредственных боев Красной армии с белыми.

Неоднократно белогвардейцы пытались захватить Нижний Днепр и базу всего флота—Херсон. Но это им после отступления деникинцев уже больше не удавалось; все их атаки отбивались Красной армией при помощи нижне-днепровской флотилии.

Героическими усилиями передовых рабочих-водников весь речной флот не только был сохранен, но и оказывал все время громадные услуги Красной армии.

Возьмем хотя бы следующий эпизод из времен 1920 г.

Это относится к периоду упомянутого выше 2-го районного с'езда союза в Херсоне. Вскоре после закрытия районного с'езда, во время совещания в союзе, над городом появились аэропланы белых и начали бомбардировать порт. По аэропланам открыли артиллерийский огонь. Вскоре кто-то прибежал из порта в союз и сообщил нам, что на р. Кошевой аэропланы зажгли флот.

Мы с т. Ачкановым отправились немедленно в порт. Уже по дороге к р. Кошевой был виден издали грандиозный пожар; вверху кружились неприятельские аэропланы, сбрасывавшие бомбы.

Река Кошевая была забита паровыми и непаровыми судами. Особенно много было на ней сосредоточено прикольных судов, так как грузового и пассажирского сообщения не было... Была опасность, что если удастся зажечь суда на р. Кошевой, то весь флот погибнет.

Когда мы прибыли на место пожара, то оказалось, что белым удалось зажечь на берегу целую линию деревянных амбаров, предназначенных для перевозки зерновых продуктов на суда. Вместе с тем угроза флоту оказалась большой, так как амбары были расположены по причальной линии, а у самой причальной стены в затылок друг другу стояли суда.

Благодаря дружной и энергичной работе судовых команд, под обстрелом с неприятельских аэропланов, суда, расположенные в непосредственной близости возникшего пожара, при больших усилиях были оттянуты буксиром, и тем самым весь флот спасен...

Так непредусмотрительность в расстановке флота чуть не явилась роковой для всего нижне-днепровского флота. В результате сгорела только целая линия амбаров, с хранившимся в них имуществом.

Этот один эпизод из тех многочисленных, которые можно было бы здесь привести, достаточно убедительно свидетельствует о самоотверженной борьбе рабочих и преданности их Советской власти.

Повседневным занятием водников было перевозить под огнем неприятельской артиллерии десанты, раненых, фураж, продовольствие, снаряды и т. д. Выполняя все эти обязанности, водники в минуты опасности для целости флота умели также, не щадя жизни, спасать народное имущество.

Белополяки на Днепре.

27 апреля 1920 г. Революционным Комитетом в Киеве было выпущено воззванне: „Рабочие Киева! Варшавские паны и кулаки-петлюровцы перешли в наступление. Они снова хотят одеть на шею трудящихся Советской Украины ярмо рабства... Все на боевой пост! Все к оружию!".

В городе готовились спешно эвакуироваться. На следующий день—второе воззвание:

„Победа пролетариата предрешена, но черная сотня проливает пролетарскую кровь.

Рабочие и крестьяне — к оружию!

Стройтесь в боевые колонны!

Поднимайтесь на защиту революции!"

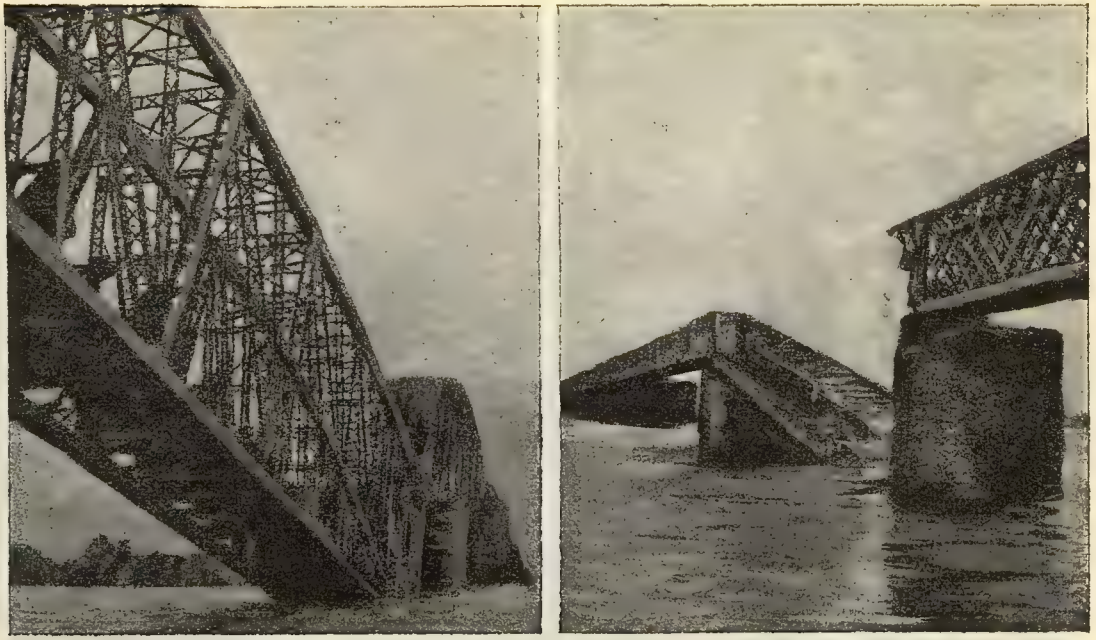
Враг приближался к Киеву. Рабочие становились в ряды Красной армии, на защиту Советской Украины против наступающих белополяков.

Водному транспорту, как во всех подобных случаях, предстояло эвакуироваться самому и вывозить эвакуированное имущество, людей, воинские части, фураж, продовольствие и прочее.

Главным направлением был Екатеринослав, куда и направились—большинство судов, управление и районный комитет союза. Часть судов направилась на Гомель и Чернигов. 6 мая 1920 г. Киев был занят белополяками, а с ним—часть Днепра и вся р. Припять. Часть судов и

около двух десятков пароходов в Киеве и, главным образом, на р. Припяти были захвачены белополяками...

Когда в середине июня того же года Киев был взят обратно Красной армией, глазам водников, вернувшихся обратно, представилась картина варварского разрушения и разгрома,—не говоря о том, что рабочее население во время господства белополяков подвергалось всевозможным репрессиям, а организации—разгрому... Отступая, польские паны разрушили силовые установки, взорвали все мосты через Днепр, сожгли и потопили, разрушив машины, 17 пароходов из тех, кои остались не эвакуированными во время отступления Красной армии. Мы были свидетелями больших разрушений во время захвата городов и промышленных районов белыми, но те разрушения, которые были произведены белополяками, трудно поддаются описанию.



Днепровские мосты, взорванные поляками при отступлении из Киева в 1920 году.
Слева—стратегический мост, справа—железнодорожный.

Цепной мост, взорванный поляками.

Русановский мост.

В заключение не лишним будет отметить, что весь охваченный нами период 1903-1920 гг. разбивается на два основных промежутка.

Первый—1903-1917 гг, когда все рабочие организации преследовались царским самодержавием, когда господствовали самая беззастенчивая эксплоатация труда и произвол хозяев и администрации, и когда проявление классовой борьбы рабочих каралось по царским законам того времени, как самое тяжкое преступление.

Второй—1917-1920 гг., когда рабочие получили возможность строить организации для защиты своих классовых интересов,—отличающийся все-же от настоящего, так называемого периода мирного строительства, тем, что условия труда рабочих определялись требованиями „военного коммунизма“ и обстановкой гражданской войны. Здесь нет еще нормальных условий труда, или вернее сказать, для водного транспорта нет нормальных условий плавания пароходов, когда из-за кустов, с берега команду „щелкали“, как перепелов, и когда на захваченных бандитами пароходах резали и топили десятки, сотни пассажиров, признанных „жидами“ или „коммунистами“. Эти „художества“ многочисленных царских атаманов, мы полагаем, будут описаны во многих произведениях наших дней; поэтому на этих посторонних, хотя и весьма значительных фактах мы здесь не останавливались.

Следующий период в рабочем движении (в том числе и движении рабочих водного транспорта) начинается с

перехода в экономике Советского государства от военного коммунизма к так называемой новой экономической политике; он начинается с 1920 года и вводит украинское профессиональное движение в общее русло советского профессионального движения.

▭ ▭ ▭

ПРИЛОЖЕНИЯ

Воспоминания тов. Пекуровского,

секретаря первого легального правления профсоюза.

Тов. Пекуровский.

В конце 1905 года, когда почти все рабочие киевских фабрик, заводов и мелких мастерских организованно принимали самое активное участие в политической и профессиональной жизни, водники профсоюза еще не имели. И вот, у киевской организации РСДРП встал вопрос о вовлечении водников в профессиональную и политическую жизнь. Так как я по своим служебным обязанностям был очень близок к водникам (я был приказчиком в магазине пароходных принадлежностей „Пароход“, по Наб. Крещатицкой, № 14) и мне приходилось бывать ежедневно по несколько раз на каждом пароходе и так как я работал в РСДРП с 1904 г., то мне и было поручено связаться с водниками и втянуть их в политическую и профессиональную жизнь.

Первыми моими собеседниками явились тт. Шаров и Завадский, Саша, зимовавшие на пароходе „Курьер“. Я начал с того, что стал чаще бывать на пароходах и заводить беседы то с одним, то с другим товарищем

на разные темы, и они очень охотно слушали. Наконец, я начал приносить им разную партийную литературу— брошюры, петербургские с.-д. газеты, прокламации и т. п., и они с большой охотой их читали и очень интересовались ими. Когда организовалась группка человек в 5—6 самых активных и надежных, я им предложил устроить маленькое собрание, человек в 20, из более сознательных, с тем, что и я приду на это собрание вместе с докладчиком, который прочтет им доклад о текущем моменте и профессиональном движении. Условились,— после работы, часов в 7 вечера, когда администрации на пароходах уже не бывает, собраться на пароходе „Курьер" (т. Шаров был тогда кочегаром на „Курьере" и жил на пароходе). И вот, первое собрание происходило на пароходе „Курьер". Докладчиком выступил тов. Скрынников, А. К.—сотрудник „К. М." *) Собралось человек 15 не более; докладчик, к сожалению, не обладал ораторскими способностями, а потому доклад его не вызвал особенного оживления у слушателей. После собрания некоторые товарищи мне заявили, что они многого не поняли, как, например, слова „тред'юнионы" и т. п. Докладчик в своем докладе провел параллель между английскими тред-юнионами и нарождающимися российскими профсоюзами; я им об'яснил значение слова „тред'юнионы" и вкратце об'яснил по-своему содержание всей его речи. К следующему собранию мне дали докладчиком тов. Стечкина, П., тоже сотрудника „К. М.", но и он не особенно-то удовлетворил аудиторию **).

Тогда я стал настаивать, чтобы мне дали тов. Стефана, студента-политехника из пропагандистского кружка,

---

*) Тов. Скрынникова в настоящее время уже нет в живых; в те же годы он работал преимущественно в укр. с.-р. организации „Спилка" и за свою революционную деятельность подвергался репрессиям, подрывавшим его здоровье и вызвавшим его преждевременную смерть.

**) Тов. П. Стечкин был пропагандистом киевского комитета РСДРП и в 1907—8 г. был приговорен судебной палатой к ссылке на поселение в Сибирь, где и умер.

которого я знал, как хорошего оратора, и тов. „Соня“ (Гальперин *) одобрил мой выбор. И действительно, с его появлением работа у нас оживилась. Появился интерес к собраниям. Тов. Стефан не ограничивался сухими научными докладами, а всегда рассказывал какие-нибудь эпизоды из тюремной жизни, из ссылки, прибавив к ним какой-нибудь анекдот, и слушатели всегда оставались довольны, и появлялся интерес к собраниям. Вот, таким образом, мы провели зиму среди водников до открытия навигации, т.-е. приблизительно до 1 апреля 1906 года; за это время мы успели устроить 8—10 собраний, и неизменным докладчиком был тов. Стефан. На последних собраниях посещаемость доходила до 25—30 ч.

По открытии навигации работа наша среди водников почти прекратилась, если не считать того, что, когда пароход приходил в Киев, я раздавал им старые прочитанные газеты и кое-какие брошюры. Так я поддерживал связь до закрытия навигации, приблизительно до 15 ноября 1906 г. Между прочим, в этот промежуток времени, с 6 апреля по ноябрь, был издан мартовский закон о профсоюзах, и я постепенно ознакомил водников нашего кружка с этим законом.

Организация союза и слияние с работниками общества пароходства.

Незадолго до закрытия навигации я условился с тт. Зубковым, Шаровым и другими более активными товарищами, что, как только они приедут в Киев на зимовку, первым делом нам нужно организовать союз по примеру других рабочих, дабы к открытию навигации у нас была мощная организация. И вот, по закрытии навигации, в 15 или 20 числах ноября, собралась инициативная группа для обсуждения вопроса об организации профсоюза.

*) Это один из трех братьев Гальперин (Рудольф, Семен и Арнольд), принимавших деятельное участие в соц.-дем. работе того времени.

Участвовали на этом собрании—тов. Зубков, П., Завадский, А., Шаров, М., Янковский, Г., еще двое (фамилии их позабыл) и я.

После некоторого обмена мнений, я изложил, как нужно технически проводить легализацию устава, сколько требуется учредителей и проч. После всех ответов на разные вопросы, я поднял вопрос о том, чтобы предложить товарищам из общества пароходства соединиться с нами и организовать единый профсоюз. Некоторые из товарищей начали возражать и доказывать, что товарищи, работающие в обществе пароходства, поставлены в лучшие условия, чем работники частных судов, а потому нам с ними не по пути, и кроме того—что вряд ли они согласятся.

Я им доказывал, какой вред приносит узкая цеховщина, и раз'яснял, что если, напр., на пароходе имеются пом. машиниста, смазчик, кочегар, рулевой и матросы и если каждый из них будет входить в отдельный союз и, скажем, завтра союз смазчиков забастует, владельцу парохода это не страшно: он взял бы другого смазчика и пароход бы отправился в плавание; а что бы из этого получилось? забастовка была бы проиграна. Но если забастует вся команда и не одного парохода, а всех пароходов и не только частных, а сколько есть по всему Днепру и его притокам,—о, тогда это уже будет серьезно! Тогда с нами будут считаться, как с определенной силой, и мы забастовку не проиграем. Нам нужно не раздроблять наши силы, а, наоборот, стараться соединиться с такими однородными профессиями, как, например, железнодорожники, где также имеются машинисты, помощники, кочегары, смазчики,— а также с металлистами, ибо в единении — сила: но нам администрация, т.-е. власть, не позволит это сделать; на нас и так косо поглядывают. Нас до поры до времени только терпят. И вот, мне кажется, что если бы такая организация, как я вам сказал, в которую входили бы водники, железнодорожники и металлисты, об'явила забастовку, то забастовка имела бы больше шансов на успех, чем об'явление забастовки судовыми командами нескольких частных пароходов.

Товарищи согласились с моими доводами и после небольших разговоров по этому вопросу решили предложить товарищам из общества пароходства соединиться с нами и вместе организовать профсоюз; для этой цели решили командировать двух помощников машинистов в общество пароходства для выяснения этого вопроса. Были командированы тт. Зубков и Янковский.

На следующий день избранные товарищи пошли в мастерские общества и к вечеру пришли с таким ответом: завтра в мастерских общества пароходства будет по этому поводу специальное собрание после работ и о результатах они сообщат в ближайшее воскресенье. И действительно, в ближайшее воскресенье пришли делегаты от общества пароходства и сообщили следующее: на второй день после посещения нашими делегатами мастерских пароходного общества было созвано собрание и обсуждался вопрос о создании профсоюза.

Один из рабочих, тов. Осмоловский, который вел переговоры с нашими делегатами, доложил собранию: „Вчера приходили делегаты от частных пароходов, зимующих в гавани, и сообщили, что они организуют профессиональный союз и поэтому предлагают нам, „общественным", соединиться вместе". Собрание приветствовало это предложение создать об'единенный профсоюз водников частного флота и пароходных обществ и решило присоединиться к нему.

Для этой цели собрание избрало 2-х делегатов, тт. Атамасенко и Осмоловского, которых уполномочило сговориться с нами, с „частными".

Было назначено, в какой день и где мы соберемся с уполномоченными от общества и обсудим вопрос о дальнейшей нашей работе. Условились встретиться 2 или 4 декабря,—точно не помню,—в 6 час. вечера на пароходе „Курьер". К этому времени я достал проект устава, если не ошибаюсь, у металлистов, и переделал его, сообразуясь с нуждами и особенностями водников; дал ему название „Профсоюз судовых команд по Днепру и его притокам".

перемещения по службе производились через своего присяжного маклера: сами они получали от маклера 50%. Кроме платы маклеру каждый матрос и кочегар должен был при поступлении на пароход приносить своему прямому начальству, матрос—капитану, а кочегар—машинисту, „дань“ натурою: яички, сало, масло, кур и проч. И вот, поступая на пароход, такой рабочий, получая 16 рублей в месяц, должен был еще уделить из своего скудного заработка месячное жалование на разное „добровольное“ и недобровольное приношение.

Определенного рабочего дня не было,— нередко матросы и кочегары работали по 18 час. в сутки, а помощники машинистов и смазчики по 12—15 часов. Когда же пароход приходил в Киев, то, казалось бы, что команда может здесь немного отдохнуть,—но не тут-то было. Почти все машинисты—жители Труханова острова, и почти у каждого имеется свой домик, двор; и вот, приезжая в Киев, машинист посылает несколько человек к себе домой убрать двор, приготовить на зиму дров и выполнить т. п. работу.

Подготовка к забастовке.

В середине февраля 1907 г., когда судовые рабочие (кочегары, рулевые и матросы) начали с'езжаться для найма на пароходы, организационное бюро начало хлопотать перед губернской администрацией о разрешении созыва общего собрания для обсуждения устава и выбора временного правления. После нескольких отказов нам разрешили на 5 марта 1907 года созвать общее собрание в лекционном зале Народного дома на Троицкой площади. Небольшой, сравнительно, лекционный зал был буквально битком набит кочегарами, матросами, рулевыми и пом. машинистов. Собралось больше 600 человек. После избрания президиума, слово было предоставлено мне, для ознакомления собравшихся с уставом союза и его задачами. Союз стремился к достижению следующих целей:

установление 8-ми часового рабочего дня; участие представителей союза в решении вопросов о приеме и увольнении рабочих; участие представителей союза в комиссии, имевшей надзор за помещениями, где жили и работали рабочие; установление определенного размера заработной платы; организация юридической и медицинской помощи членам союза; умственное развитие своих членов, путем устройства концертов, спектаклей, лекций, собеседований и т. п.

По окончании моего доклада слово было предоставлено тов. Стефану. Во время его речи присутствовавший на собрании пристав все время „ерзал", но никак не мог найти подходящего случая сделать предупреждение. После тов. Стефана выступило еще несколько ораторов из рабочих, которые, в безыскусственных, но правдивых словах, обрисовав свое тяжелое материальное и правовое положение, призывали собравшихся товарищей об'единиться вокруг своего профессионального союза для улучшения своего положения.

По окончании всех речей приступили к выборам временного правления. Избранными оказались следующие тт.: Зубков, Шаров, Осмоловский, Атамасенко, Кузинский, Пекуровский (7-ой фамилии не помню).

На следующий день новоизбранное правление собралось на пароходе „Марс" и избрало президиум. Председатель—Осмоловский, секретарь — Пекуровский и казначей — Зубков. После выборов мы приступили к обсуждению и выработке плана проведения забастовки. Были выработаны требования из 21 пункта. Главнейшие из них: 8-ми часовой рабочий день, увеличение жалования пом. машинистам до 45 рублей в месяц, смазчикам 35 руб. в месяц, кочегарам 30 руб., матросам 25 руб. и рулевым 40 руб.; выдача постелей, выдача верхней одежды, наем повара для приготовления пищи; не производить работ в 1-й день пасхи; медицинская помощь за счет хозяина; обязательное страхование на случай увечья; упразднение найма рабочих через маклеров, не увольнять рабочих без санкции третейского суда; для этой цели

матросов очень мизерное, но не забастовками улучшают положение—„покорное телятко двух маток сосет“ (дословное выражение машинистов). Забастовки только обостряют положение. Ведь ту прибавку, которую получили путем забастовки, можно было получить и мирным путем, можно было подойти и сказать: „Семен Павлович или Иван Васильевич, поговорите с управляющим, чтобы он нам прибавил по 3 рубля в месяц, ибо получаемого нами жалованья нам не хватает на жизнь“,—без всякого сомнения, С. П. или И. В. сделали бы это и похлопотали бы перед управляющим о прибавке.

„Для этого вам никаких союзов не надо и забастовок устраивать не надо; ведь забастовкой вы только повредили себе, о вас знает и полицмейстер и губернатор. Что если губернатор потребует от администрации пароходов дать списки бастовавших? Ведь администрация парохода вынуждена будет дать и тогда бастовавшим придется плохо. Другое дело „наше общество“. Нашей задачей ведь тоже является улучшение материального благосостояния своих членов, но не путем забастовок,—забастовки только на руку „еврейскому кагалу“, чтобы добиться для себя равноправия; наша задача мирным путем добиваться улучшения своего положения; если владельцы не пожелают удовлетворить наши справедливые требования, мы подадим жалобу высшей администрации, а высшая власть относится к нашему „обществу“ благожелательно. Кроме того, для улучшения своего материального положения „общество“ будет открывать потребительские лавки, строить пароходы и эксплоатировать их и т. д. и т. д.“

Речи всех ораторов были всегда в таком духе.

Несмотря на то, что помощники, кроме одного, не записались в их общество, тем не менее, маленький раскол в нашем союзе получился; некоторые помощники, менее сознательные, посетив собрание машинистов, придя на пароход начали вести беседы с остальной командой о том, что наш союз нас кормит только прокламациями да собраниями, а вот механики,—у них совсем другое, они будут открывать свои потребительские лавки, строить пароходы

и т. д. И хотя находились более сознательные товарищи, которые указывали, что открывать потребительские лавки и строить пароходы это дело подходящее для машинистов: они получают по 100—120 р. в месяц, они могут об этом думать, а нам думать об этом нечего,—но все-таки союз от этого начал болеть, и болезнь затянулась надолго. Первое время членские взносы вносились аккуратно, а потом приходилось каждого члена уговаривать и доказывать ему, что союз распадется, если члены не будут его поддерживать и не будут вносить членские взносы.

В мае или в июне 1908 года было общее собрание „общества механиков" на Александровской ул., № 32. На это собрание мне удалось попасть. Выходили „ораторы" и мололи какую-то чушь; я чуть было не заснул. Но потом собрание начало оживляться. Предложили послать верноподданническую телеграмму государю императору, все хором прокричали „ура" и пропели „боже, царя храни". Потом приступили к выборам правления.

После закрытия собрания правление и часть машинистов остались и, устроив попойку, пьянствовали всю ночь.

Легализация союза.

После исправления устава семь или восемь раз,—18-го июля 1907 года губернское об обществах и союзах присутствие легализовало устав „Киевского союза судовых команд по Днепру и его притокам". При последней подаче на легализацию мы изменили текст заголовка и вместо „Профессиональное общество судовых команд", написали: „Профессиональное общество, под названием „Киевский союз судовых команд по Днепру и его притокам", и в такой редакции он был легализован. Точно не знаю причины того, почему прошло слово „союз", но полагаю, что председательствовавший тогда на заседании вместо губернатора Игнатьева вице-губернатор Чихачев проворонил это слово потому, что был под рюмкой.

приступило к выборам членов правления и ревизионной комиссии.

В члены правления были избраны бывшие члены временного правления за исключением меня и Зубкова (еще до собрания я условился с членами правления, чтобы меня даже не вспоминали на собрании, ибо я живу на нелегальном положении, а что касается до работы в союзе, то всю ту работу, которую я исполнял раньше, я и впредь буду исполнять).

До открытия навигации правление собиралось несколько раз и обсуждало вопрос о проведении забастовки, ибо к тому времени реакция еще более усилилась, и об'являть забастовку это значило потерять тот минимум, который был выигран прошлогодней забастовкой. Таким образом, дела союза с каждым днем все более и более ухудшались, членские взносы стали поступать в самом незначительном количестве, и по открытии навигации поступление членских взносов почти совсем прекратилось. Пришлось отказаться от помещения, занимаемого бюро союза, ибо не было денег для уплаты за квартиру и, хотя на бумаге наш союз считался существующим, но фактически он влачил призрачное существование и почти не существовал. Никаких собраний почти не созывалось, членские взносы не поступали. В 10 и 11 гг. было несколько попыток членов правления созывать общие собрания водников, но все попытки оказались тщетными. Правда, правление собиралось, вырабатывало проекты, строило какие-то планы, чтобы возродить союз, оживить его, но все проекты оставались на бумаге. Масса не интересовалась делами союза, да и общая политическая ситуация не благоприятствовала этому. Таким образом, союз водников фактически существовал до 1 апреля 1908 г. С этого времени союз существовал только на бумаге, ибо ни в какой активной деятельности он себя не проявил.

Воспоминания тов. Кишляна

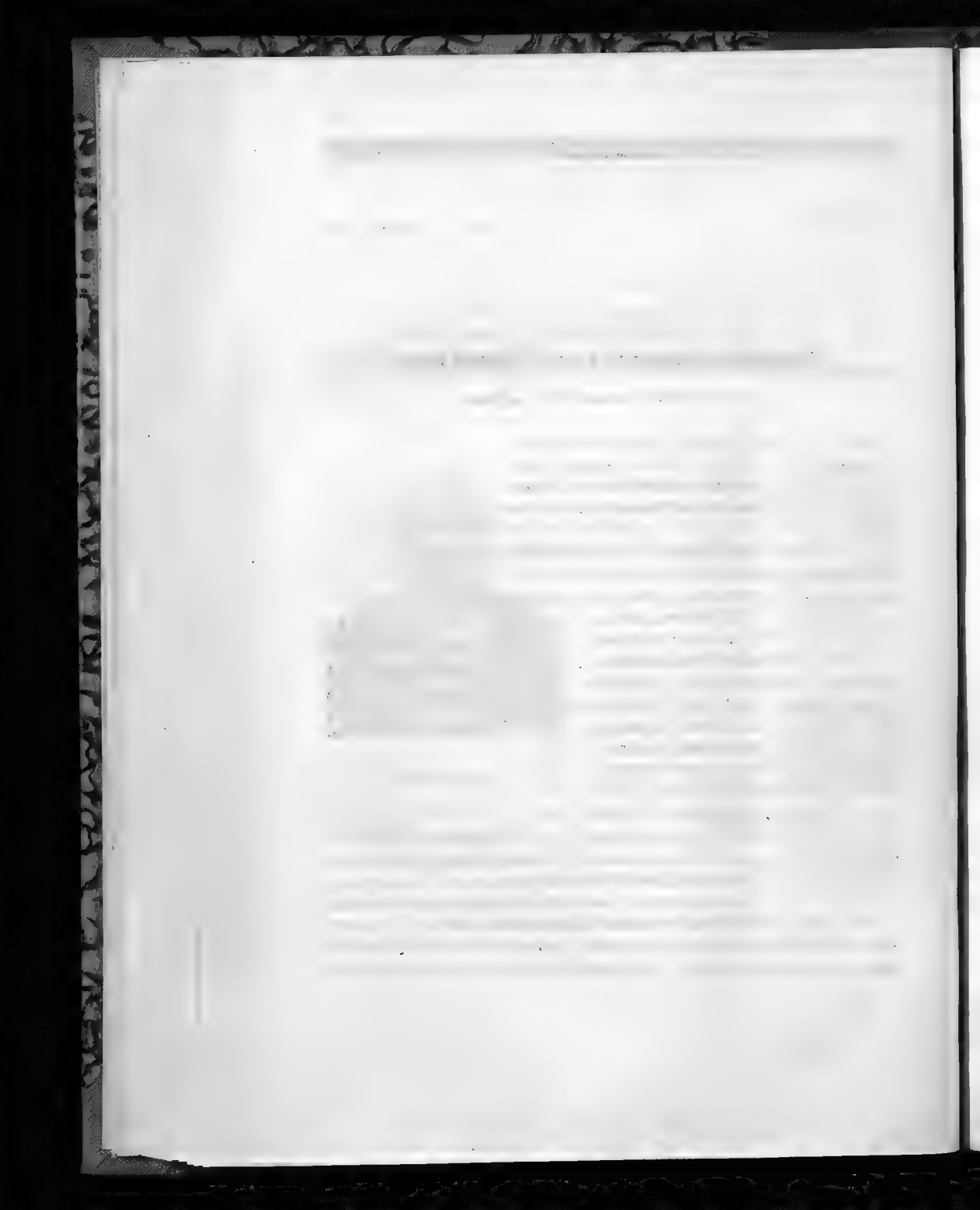
о килийском союзе на Дунае.

В 1917 году, после февральской революции, в г. Килии, Бессарабской губернии, начал организовываться союз моряков и речников торгового флота на Дунае.

Тов. Кишлян.

В г. Рени и Килии были созданы комитеты; правда, на таком незначительном участке, имевшем протяжение в 90 миль, достаточно было бы и одного комитета, но обстоятельства военного времени разрывали единство организации, так как правый берег Дуная был занят германс-болгарскими войсками, которые не давали возможности нашему флоту плавать сквозными рейсами от Одессы или устья Дуная до Галац. — Килийский комитет обслуживал каналы— Потаповский до г. Измаила и Сулинский, а ренийский— прифронтовую полосу плавания.

Все члены 2-х союзов были в большинстве рабочие судов дунайской транспортной флотилии, занятой исключительно обслуживанием фронта, как-то: перевозкой снарядов, воинских частей, интендантских грузов и т. д.; самое



который вел определенную соглашательскую политику со штабом, шедшую, конечно, во вред интересам рабочего класса; мне и тов. Сологубу, как членам исполкома от союза моряков, приходилось на себе чувствовать давление со стороны вышеупомянутых лиц.

Жизнь, что ни день, становилась все дороже. Требование о повышении зарплаты диктовала сама жизнь. Для разрешения этого вопроса, в октябре 1917 г. было созвано общее собрание, где вопрос об увеличении зарплаты ставился ребром, и в случае отказа должна была начаться забастовка; несмотря на угрозы со стороны военных по адресу союза, вопрос этот был разрешен нами на следующий же день.

Надвигался момент выборов в учредительное собрание; союз, проведя несколько предвыборных собраний, при голосовании получил большинство голосов за тов. Ермолина. Сдвиг масс влево уже замечался, и при голосовании вопроса о власти большинство голосов высказалось за Советы, несмотря на то, что представители в исполкоме от рабочих адмиралтейства—эсер Наузников и меньшевик Иванов, он же секретарь совета, работавшие всегда в контакте со штабом, оказывали давление на избирателей; да и вообще, эти господа и их единомышленники, бывшие в исполкоме, всегда стремились провалить те вопросы, которые касались союза моряков, т. к. считали, что 50% членов этого союза были большевики.

После Октябрьской революции у штаба почва опоры с каждым днем слабела. Декреты об увольнении в запас из армии и флота необходимо было проводить в жизнь; многие полки были уведены в тыл, и дунайский фронт оголялся. Взамен русских воинских частей, начала занимать фронт ранее разбитая, но оправившаяся на территории Бессарабии и Херсонщины румынская армия.

В декабре в Килии была созвана I-я конференция из представителей—от рабочих ремонтных мастерских, плавсостава, военморов и служащих дунайской транспортной флотилии; на этой конференции были проведены выборы командного и административного персонала. Избра-

ны были: нач. флотилии Хомутьяно, завед. адмиралтейством Стафикопуло, я—комиссаром продовольствия и на целый ряд должностей. Это были первые случаи применения выборного принципа, но офицерство еще было сильно.

Скоро прокатилась полоса погромов—в Рени, Болграде, Измаиле и Килии. Происходило что-то невероятное. Нет слов для описания тех ужасов, которые несли сторонники отжившего, гнилого царского строя.

Период времени был ужасный — демобилизованные и деморализованные воинские части, бросая все на полях Румынии и Бессарабии, уходили домой; этим пользовался генерал Щербачев, который совместно с румынской армией обезоруживал и изгонял всех военнообязанных и солдат, не желавших оставаться на фронте; румыны, таким образом, при содействии русского генерала постепенно без боя занимали территорию Бессарабии и захватывали все снаряжение и то, что было сконцентрировано здесь в течение 3-х лет русским командованием. Таким образом румыны дошли до Вилкова.

Перед союзом, ревкомом и штабом флотилии стал вопрос об эвакуации, а также об эвакуации всего парового и непарового флота, мастерских, материалов и имущества в Одессу. Суда начали выводить в устье Дуная, но все внимание было обращено на то, чтобы мастерские, оборудованные по последнему слову техники, а также силовая станция и материалы, как представляющие огромную ценность, эвакуировать в первую очередь. Быстрое отступление наших воинских частей, а также то, что частью мастерские и склады материалов находились на румынских и греческих баржах, осложняло техническое выполнение этого вопроса; кроме сего ожил румынский военный флот, правда и плохой, но все-же следивший за нами.

Усугубила еще дело эвакуации деморализация части команд Дунайской флотилии, а также двойственная политика штаба, который, видя надвигавшуюся все более опасность, оттягивал эвакуацию и, как выяснилось впоследствии, вел переговоры с какой-то французской фирмой о продаже ей всего имущества за 3 миллиона рублей.

Особенно на этом настаивал зав. мастерскими, главный инженер Аристов, который впоследствии умер, служа в белом флоте.

Килийский отдел союза собрал своих членов, при дружном общем под'еме решился сам на эвакуацию, и большую часть паровых и непаровых судов успели увести в Одессу и Херсон; суда эти в настоящее время находятся частью в ведении Совторгфлота, частью Н.-Днепровского Госпароходства, а частью были уведены белыми в 1920 г.

Несмотря на самые неблагоприятные условия, 90% судов было уведено и направлено в Одессу и Херсон; сам же союз направился в Херсон.

Работа в Херсоне, в связи с бесконечной переменой власти, никак не могла быть налажена: то немцы, то гетман Скоропадский, то белые, все это заставляло бесконечное число раз разворачивать и сворачивать деятельность союза; при каждой перемене власти начиналась охота на более активных товарищей, и части из них приходилось скрываться; таким образом постепенно из нашей организации оставалось все меньше и меньше активных работников; и когда в 1919 году был избран новый комитет, то в него вошли: Терещенко, А. П. Испетер, Божченко, А. Ротань и Дели; я же уже работал по партийной линии в Румынии и в Бессарабской организации Коммунистической партии.

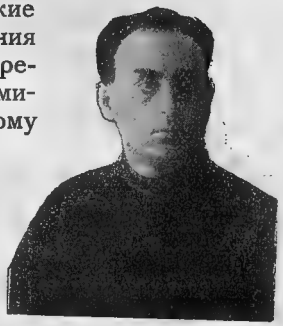
В том же году, в апреле месяце, по настоянию большинства, а также при личном моем и тов. Чевердина участии, было слияние килийского отдела с херсонским союзом моряков и речников торгового флота и союзом служащих пароходных и транспортных предприятий в Союз рабочих водного транспорта.

Воспоминания Б. Б. Дунаева.

Две эвакуации.

В декабре 1919 года деникинские полчища, не выдержав наступления Красной армии и восставших крестьян, очистили Украину, стремительно откатившись к Крымскому полуострову.

На следующий же день после отхода белых войск из Киева, киевские водники вместе с пролетариями других производств принялись со всей энергией за восстановление водного хозяйства.



Тов. Дунаев.

На второй или третий день в Киев, центр украинского речного транспорта, приехала украинская комиссия Центрального Комитета союза водников, во главе с тов. Чевердиным. Вместе с ней хозяйственники принялись за дело. А дела было много. Нужно сказать, что Деникин оставил после себя днепровский флот частью разрушенным, а частью потопленным. Много судов было разбросано в верховьях и низовьях Днепра. Большая часть судов находилась в Гомеле. Мастерские и органы управления представляли абсолютный хаос. Все это нужно было привести в порядок.

Кто был тогда в Киеве, тот легко вспомнит этот период самой лихорадочной работы.

Вот что мы сообщали центральным водным организациям в Москве о состоянии днепровского флота:

„20 января 1920 г. Проверенным данным количество флота Киеве—паровых сорок девять, непаровых двести пятнадцать, катеров моторных семьдесят шесть; районе Глебовка Киев Екатеринослав Нижний Днепр Нижний Буг пятьдесят паровых, до четырехсот непаровых. Естественным центром организации руководства ремонтом означенного флота является Киев. Цены материалы ремонта эксплоатации флота Киеве ниже твердых московских цен. Наличность смазочных масл складах сто шестьдесят пять пудов, потребность навигацию две тысячи пятьсот, аналогичное положение прочими материалами. Избежание лишних бесполезных затрат при постепенной закупке виду неизбежного повышения цен течение дальнейшего времени необходимо немедленно одновременно заготовить все требуемое ремонта навигации. Отсутствие средств неаккуратная высылка губительно отражается деле ремонта флота; все получаемые мелкие суммы поглощаются жалованьем, а самое дело ремонта заготовки припасов остается без движения. ЧК—Беликов, ГБ—Дунаев".

Наконец, в довершение всего у нас не было денег, чтобы расплатиться с рабочими мастерских, с командами судов, оставшихся после Деникина без всяких средств, и для ремонта флота.

Так мы работали до апреля 1920 года. Вскоре нам снова пришлось стать перед фактом эвакуации из Киева. Легионы польской шляхты, по приказу англо-французских капиталистов, двинули на Украину хорошо вооруженную белую армию, при поддержке бесчисленных банд в нашем тылу.

В последних числах апреля 1920 года мне пришлось обратиться в губфинотдел за денежными знаками, необходимыми для расплаты с рабочими мастерских и командами судов и для дальнейшего ремонта и под'ема затонувших судов.

В губфинотделе, вместо получения денег, между мною и т. Введенским (завгубфинотделом) произошел следующий диалог:

— Тебе, Дунаев, деньги срочно нужны?—вопрошает т. Введенский.

— Да.

— Мы дадим только для расплаты с рабочими, а на остальное не дадим, так как, видимо, нам придется временно уйти из Киева и оставить его полякам.

Ясное дело, что мне осталось уйти из губфинотдела только с деньгами для зарплаты и проверить это весьма тревожное сообщение, сделав из него соответствующие выводы.

А через несколько часов после этого, мы уже засели за срочную разработку плана эвакуации из Киева.

В течение трех дней шла лихорадочная работа. На киевских пристанях невообразимый шум. Пароходы грузятся людьми и материалами водного транспорта.

Я был назначен коллегией днепровского управления уполномоченным по эвакуации. И мне пришлось забыть о существовании ночи, вообще. Ночь никак не сменяла дня. Все 24 часа суток в течение трех дней были использованы для погрузки всего ценного имущества на пароходы и подготовки судов к уходу из Киева.

Наконец, все готово. Уже где-то слышен отдаленный гул орудий белополяков, и мы отплываем в г. Екатеринослав.

3-го мая мы прибыли в Екатеринослав. Кое-как удалось найти помещение для нашего управления, и через короткое время мы снова приступили к работе.

В наши задачи тогда входила не только своевременная эвакуация, но и работа, главным образом, по вооружению пароходов.

Среди членов союза, эвакуировавшихся с нами в Екатеринослав, не было и мысли о личном благополучии. Все было отдано интересам Рабочей Республики.

Екатеринослав в опасности. Батько Махно наступает. Этот самый батько хорошо знаком югу Украины. Много жизней было принесено в жертву Махно. Этому наступлению необходимо было дать отпор. И в ответ на призыв партийных, профессиональных и других организаций, водники дали специальный боевой отряд, который был тотчас-же брошен в активные действия против Махно (на бронепоезд).

По окончании этой операции мы снова приступили к своей работе по водному транспорту. Мы занялись разрешением основной задачи—подготовки флота к наступлению на белополяков. Нужно было большую часть судов во что бы то ни стало приспособить к типам военных судов. Нам это удалось сделать, и большинство судов было в готовом виде (вооруженными) сдано в распоряжение днепровской военной флотилии.

Итак, в течение 1½ месяца нашего пребывания в Екатеринославле мы занимались исключительно этим вопросом.

Наконец, после того, как Красная армия разбила на голову белополяков, мы вернулись в Киев и снова развернули работу. Снова формировались штаты, организовались учреждения водного транспорта Днепровского бассейна, ремонтировались суда и т. д. Управление энергично принялось за под'ем судов, потопленных деникинцами.

Но попрежнему по всему Днепру кишели банды (Струк, Черная Маруся и др.). Пароходы, отходящие вверх по Днепру, останавливались бандитами, пассажиры беспощадно обирались, а часть из них бандиты отправляли на дно Днепра. То же самое происходило и с пароходами, идущими вниз по Днепру.

С этим злом велась жесточайшая борьба, и поэтому попрежнему мы были заняты приспособлением части наших судов к типу военных судов.

В таких условиях мы работали до конца августа месяца, когда на фронте (война с белополяками) произошли изменения не в нашу пользу, и г. Киев снова переживал тяжелые дни. С одной стороны, непосредственной опасности Киеву, которая вызывала бы срочную необходимость эвакуироваться, не было, но с другой стороны мы, безусловно, подвергались бы риску, оставаясь в Киеве зимовать, тем более, что военное командование Югзапфронта и Губревком высказали свои соображения в пользу подготовки и начала эвакуации всего ценного имущества из г. Киева, главным образом, на Гомель (р. Сож, вверх по Днепру).

Снова началась лихорадочная работа по эвакуации. Время осеннее. Мы очутились перед возможностью остановки реки, прежде чем мы сумеем расставить все суда по затонам. А это грозило не только провалом ремонтной кампании, но и гибелью самих судов. С фронта же продолжали поступать тревожные вести. И это обстоятельство заставило нас энергичней приняться за эвакуацию.

Зашумела жизнь на киевских пристанях. Загремели лебедки. Заговорили краны. Да и люди не молчали.

И к концу сентября месяца на Гомель двинулся наш караван, на котором находились все ценные материалы, станки I и II затонов и рабочие со своими семьями, в большинстве котельщики, токаря, слесаря и другие — всего 250 человек. Во время этого путешествия нам пришлось пережить не мало тревожных минут. По обоим берегам Днепра царствовали бандиты, то и дело угрожавшие нам.

Мы подвигались все дальше и дальше.

Вечерело. Вот и мост. Пройти его опасно. На мосту стоит часовой. Чей он — не знаем: наш или Струка? Окликаем:

— Кто на мосту?

— Свой.

А кто „свой“? Мы опять в недоумении.

— Струк далеко отсюда?

— Ни, вин не далеко. Вин зараз пидходит сюди, вин мае 500 штиків.

Нужно было поэтому срочно действовать. Оружия у нас было ничтожное количество (16 винтовок), и необходима была сообразительность. И вот, на палубе из листов железа мы устроили баррикады. Из всяких частей пороходных принадлежностей мы соорудили „пушки“ и „пулеметы“, которые в темноте наводили страх на окружающих. Поставили часовых и двинулись.

Мост пройден благополучно.

Но нас ожидало нечто худшее. Едва мы прибыли в Гомель, как было отдано распоряжение вернуться.

Опять сначала. Поворачиваем носы в сторону Киева.

Отходя 28/X, в пасмурный и холодный вечер от Гомеля мы до утра оказались затертыми во льдах в шести верстах от Гомеля. К большому удивлению всех старых днепровцев, река как-то внезапно стала в такую раннюю пору.

Двинуться нельзя было ни назад, ни вперед.

Мы оказались оторванными от всех и всего. Связаться с каким-либо ближайшим городом не было никакой возможности.

За это время наши продовольственные и топливные запасы начали безудержно иссякать. Среди рабочих начались эпидемии. Уже успели похоронить ребенка одного рабочего.

Положение наше с каждым днем становилось все более тяжелым.

Наконец, я получил возможность пройти пешком в Гомель и наладить продовольственное и топливное снабжение. Такая прогулка продолжалась ежедневно в течение нескольких дней. В результате мы все-же получили возможность уехать в Киев.

Вот текст моих переговоров по проводу о нашем положении и о нашем возвращении.

„3-е ноября. Киев. Начвосо.

Несмотря на неоднократные обращения к вам за помощью получения нарядов на вагоны для переотправки мастерских и рабочих Днепровской области, застрявших на Соже по случаю ледохода 29 октября, все-таки до сих пор ничего утешительного не получено и мы находимся в том же катастрофическом положении. Напоминая о том, что каждый час промедления губит дело Водтранса, обращаемся к вам с просьбой сообщить, когда, наконец, можно ожидать получить наряды на вагоны, присовокупляя, что из за отсутствия квартир все наилучшие квалифицированные рабочие находятся на пароходах, что грозит разными эпидемическими заболеваниями. Уполномоченный Реки Дунаев".

„3-го Ноября в 20 час. 30 минут служебная записка. Главод Начальнику Комиссару.

По поручению Управления Днепровской Реки я с 31-го октября приступил к исходатайствованию наряда на вагоны для переотправки имущества Реки и рабочих, застрявших на Белицком перекате, в Киев. Но все хлопоты до сих пор оказались

бесполезными, ибо никто без разрешения своего центра не решается самостоятельно нам помочь, а связь с центром весьма слабая. Большинство времени суточного промежутка провод с Москвой не работает; единственная наша надежда исключительно на вашу помощь, ибо ни Цупвосо, Начвосо, Чусо, Нотзап и др. ничего решительно не отвечают. Буду ожидать у провода Западных дорог все время днем и ночью ваших распоряжений и сообщений насчет вагонов, о чем подробно было изложено вам Управлением Реки своей депешей через КПС 2-го ноября. Уполномоченный Реки Начфинотдел Дунаев. Принял в 1 час ночи на 4-е ноября Политком Волков".

„Гомель Зап. Н. Копия Смоленск НОТ ЗАП. Копия Москва Главод. Задержанный в 6-ти верстах от Гомеля караван судов, возвращающийся в Киев, предлагается немедленно отправить в Киев, причем, в первую очередь отправке 6 товарных вагонов с людьми и ежедневно в течение ноября месяца отправляйте до 50-ти вагонов по 5 вагонов в сутки грузом, состоящим из станков, материалов и припасов, отнесением перевозки за счет недогрузов ХМУ. № 7232—1631. За УЕЦ (подпись) Нестилко. За ЦЕЦ Ком. Голушков. 4/XI—20 г.".

И так, мы возвратились в г. Киев не на пароходах, а по железной дороге.

Зима уже в полном разгаре. Снова за работу, но уже надолго и всерьез.

▭ ▭ ▭

ОГЛАВЛЕНИЕ.

Стр.

От автора 3

Предварительный общий обзор 5

1905 год.

Участие днепровских водников в революционном движении 1903—1905 гг. 17
Закон 4 марта 1906 года о союзах и обществах. 43
Организация первого легального профсоюза в 1907 году. . . 49
Забастовка 1907 года. 53
Период затишья. 63

1917 год.

После февральской революции. 69
Среди днепровских водников. 71
Экономическая борьба в 1917 году 77
Октябрьские дни. 96
Послеоктябрьские дни. 101
Немецкая оккупация района Нижнего Днепра. 103
Период гетманщины. 107
Забастовка в Киеве среди работников общества пароходства в 1918 году. 118
Украинская конференция союза. 125
Национализация флота 132
Наступление деникинских армий 143
Среди водников в деникинском тылу. 162
Украинская комиссия Центрального Комитета союза. . . . 171
Соседство ген. Врангеля. 192
Белополяки на Днепре 195

Приложения.

Воспоминания тов. Пекуровского, секретаря правления первого легального профсоюза. 205
Воспоминания тов. Кишляна о килийском союзе на Дунае. . . 221
Воспоминания Б. Б. Дунаева. Две эвакуации 227

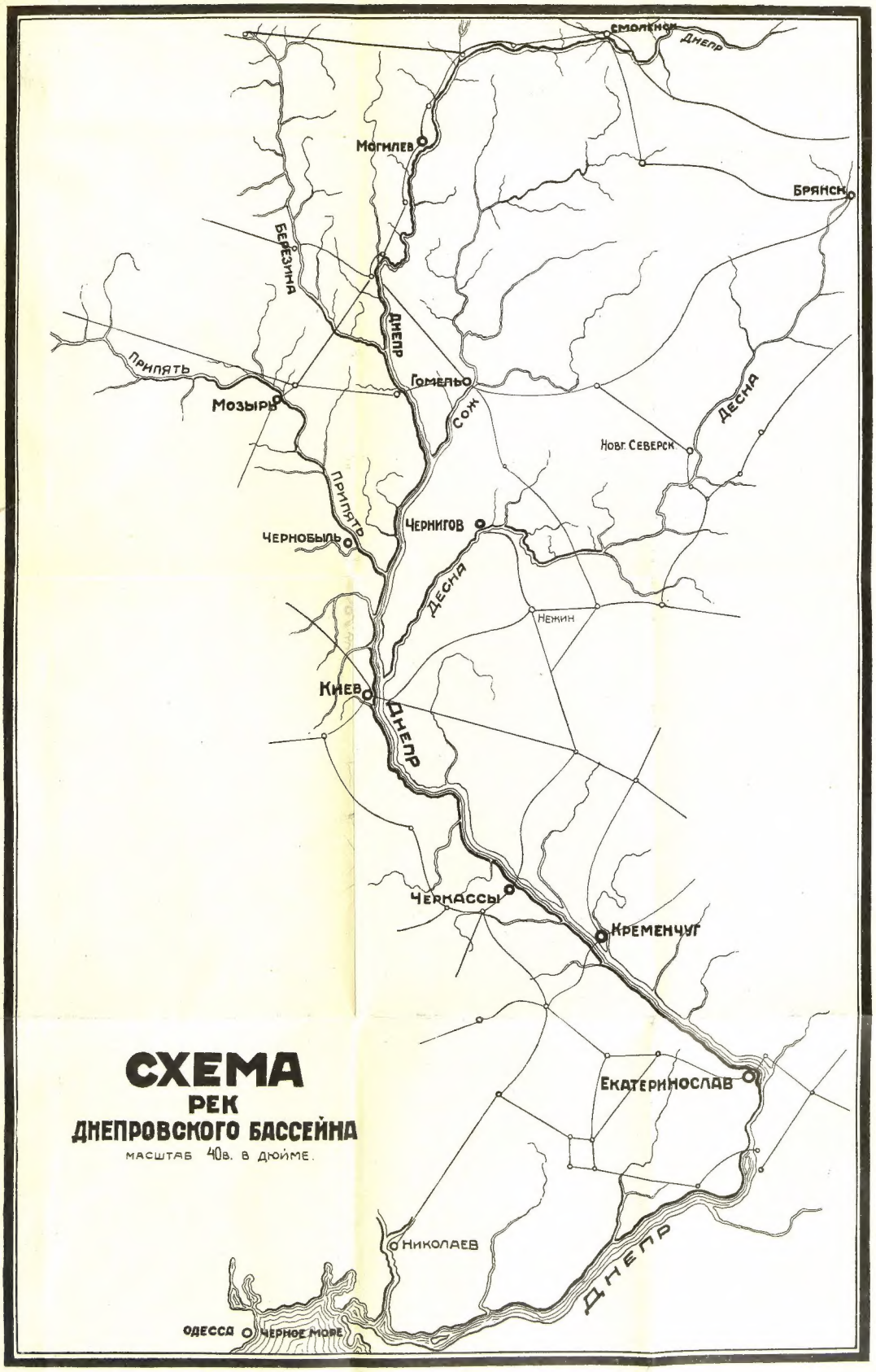
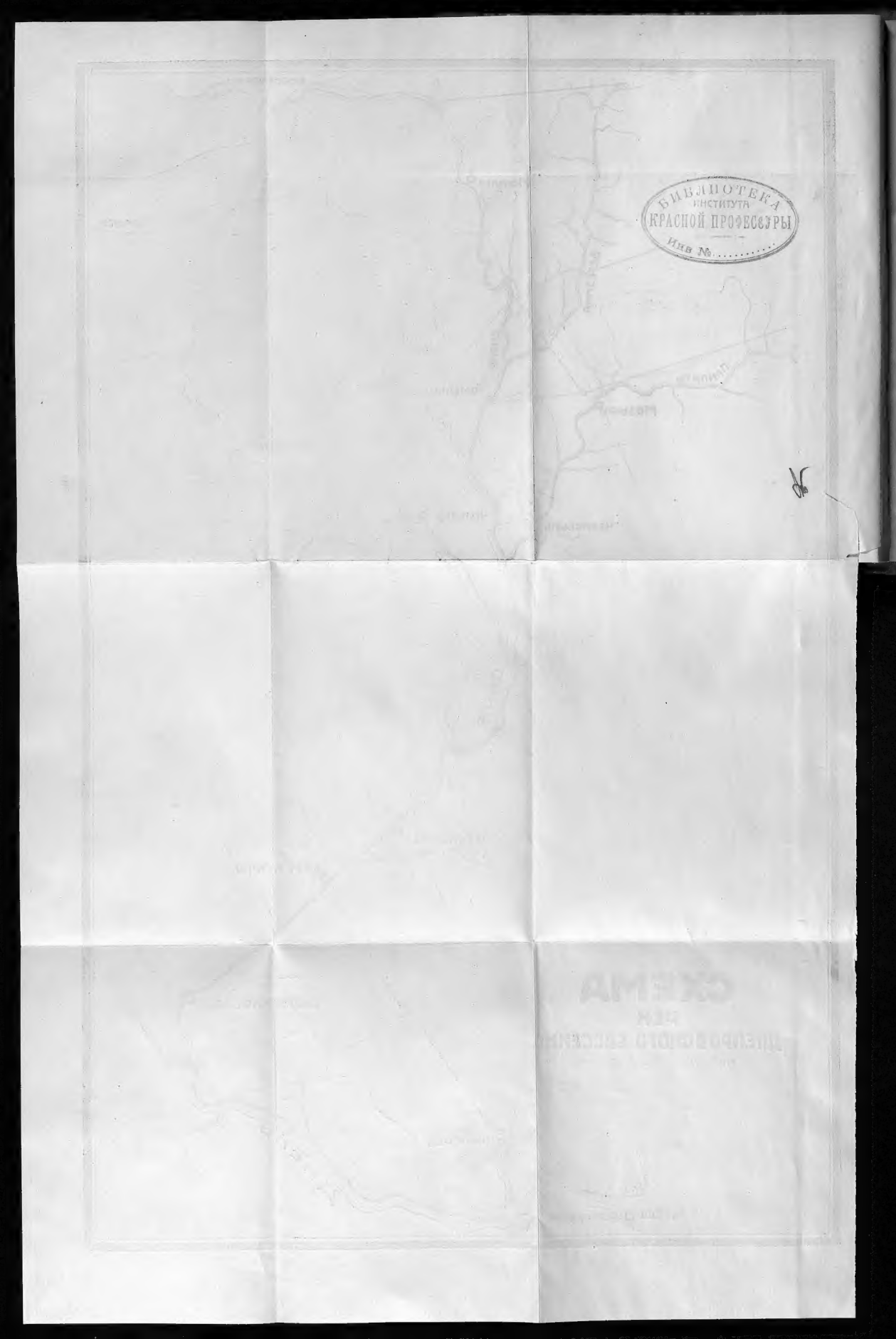


СХЕМА
РЕК ДНЕПРОВСКОГО БАССЕЙНА

МАСШТАБ 40в. в ДЮЙМЕ.


БИБЛИОТЕКА
ИНСТИТУТА
КРАСНОЙ ПРОФЕССУРЫ
Инв №.....